

VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA
EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA VEŘEJNÉ EKONOMIKY

Místní komunikace v obci Ludgeřovice

The Local Roads in the Ludgeřovice Municipality

Student: Petra Tačová

Vedoucí bakalářské práce: Ing. David Lenert, Ph.D.

Ostrava 2008

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

ve smyslu § 17, odst. f, zákona č. 111/98 Sb. a Studijního a zkušebního řádu pro studium v bakalářských studijních programech Vysoké školy báňské – Technické univerzity Ostrava, čl. 23 až 26

Jméno studenta: **Petra Tačová**

Studijní obor: **Veřejná ekonomika a správa**

Název tématu:

Místní komunikace v obci Ludgeřovice

Anglický název tématu:

The Local Roads in the Ludgeřovice Municipality

Zásady pro vypracování (osnova):

Úvod

1. Správa a údržba místních komunikací
2. Místní komunikace v obci Ludgeřovice
3. Rozvoj místních komunikací v obci Ludgeřovice

Závěr

Seznam použité literatury

Seznam zkratk

Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce

Přílohy

Rozsah průvodní zprávy: 30 – 40 stran

Rozsah příloh: podle potřeby

Seznam odborné literatury:

REKVOŘÍK, J. a kol. *Ekonomika a řízení odvětví veřejného sektoru*. 2. vyd. Praha: Ekopres, s. r. o., 2007. 310 s. ISBN 978-80-86939-29-3.

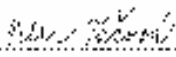

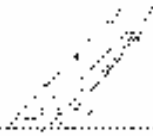
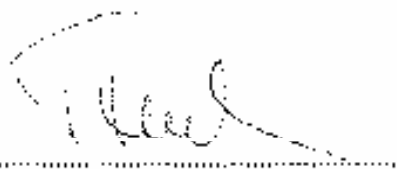
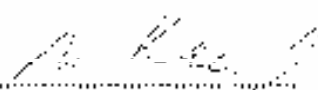
PEKOVÁ, J., PÍRNÝ, J., JETMAR, M. *Veřejná správa a finance veřejného sektoru*. 2. vyd. Praha: ASPI, a. s., 2005. 556 s. ISBN 80-7357-052-1.

PEKOVÁ, J. *Hospodaření a finance územní samosprávy*. 1. vyd. Praha: Management Press, 2004. 375 s. ISBN 80-7261-086-4.

Vedoucí bakalářské práce: Ing. David Lencert, Ph.D.

Datum zadání bakalářské práce: 20. listopadu 2007

Datum odevzdání bakalářské práce: 25. dubna 2008

| | | |
|---|---|--|
|  student |  |  vedoucí BP |
|  vedoucí katedry | |  děkan |

V Ostravě dne 20. 11. 2007

Místopřísežně prohlašuji, že jsem celou práci včetně všech příloh vypracovala samostatně.
Přílohy č. 1, 2, 3 jsem převzala beze změn.

V Ostravě 25. dubna 2008

.....
Petra Tačová

Poděkování

Na tomto místě bych ráda poděkovala panu Ing. Davidu Lenertovi, Ph.D. za odborné vedení a cenné připomínky při konzultacích bakalářské práce.

Zvláštní poděkování patří panu Mgr. Danielu Havlíkovi, mému oponentovi, za ochotu a pomoc při zpracování této práce. Děkuji i panu Jiřímu Olšákovi za poskytnuté informace a věnovaný čas.

Obsah:

| | |
|--|-----------|
| Úvod..... | 1 |
| 1 Správa a údržba místních komunikací | 3 |
| 1.1 Veřejný sektor..... | 3 |
| 1.1.1 Národního hospodářství..... | 4 |
| 1.1.2 Charakteristika statků v dopravě | 4 |
| 1.1.3 Technická infrastruktura..... | 5 |
| 1.2 Pozemní komunikace..... | 5 |
| 1.2.1 Správa komunikací | 7 |
| 1.2.2 Údržba komunikací..... | 9 |
| 1.3 Legislativní vymezení..... | 10 |
| 1.4 Hospodaření obcí..... | 11 |
| 1.4.1 Příjmy obcí | 12 |
| 1.4.2 Výdaje obcí..... | 13 |
| 2 Místní komunikace v obci Ludgeřovice | 15 |
| 2.1 Obec Ludgeřovice..... | 15 |
| 2.1.1 Historie obce..... | 16 |
| 2.1.2 Orgány obce..... | 17 |
| 2.1.3 Hospodaření obce Ludgeřovice | 17 |
| 2.2 Hospodaření v oblasti místních komunikací | 22 |
| 2.3 Analýza správy a údržby místních komunikací..... | 26 |
| 2.3.1 Správa na úseku místních komunikací | 26 |
| 2.3.2 Údržba místních komunikací..... | 27 |
| 3 Rozvoj místních komunikací v obci Ludgeřovice | 30 |
| 3.1 Cyklostezky v obci Ludgeřovice | 30 |
| 3.1.1 Navrhované trasy | 31 |
| 3.1.2 Náklady na výstavbu cyklostezek..... | 33 |
| 3.2 Silnice I/56 v úseku Dolní Benešov – Ostrava, procházející katastrem obce Ludgeřovice | 34 |
| 3.3 Kolejové spojení Hlučína s Ostravou | 36 |
| Závěr..... | 40 |
| Seznam použité literatury | |
| Seznam zkratk a symbolů | |
| Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce | |
| Seznam příloh | |
| Přílohy | |

Úvod

Správa místní komunikace je jednou z významných částí veřejného sektoru. Spadá do oblasti technické infrastruktury. Veškeré místní komunikace měly v celém průběhu dějin pro člověka a jeho hospodářský i společenský život nesmírný význam.

Silniční doprava je nejoblíbenějším a nejvyužívanějším typem dopravy. Patří mezi nejflexibilnější a umožňuje spojení v hranicích měst, v rámci celé České republiky, ale také snadné spojení s dalšími metropolemi Evropy. Rozvoj silniční dopravy spočívá především ve výstavbě dálnic, které se Česká republika intenzivně věnuje. Existuje u nás více než 55 tisíc kilometrů silnic a dálnic, z toho na evropskou silniční síť typu E připadá 2 601 kilometrů. Dálniční síť dosahuje dosud jedné třetiny plánovaného stavu.

Doprava prošla za poslední léta řadou výrazných změn. Státní monopolní celky se zprivatizovaly do akciových společností nebo vznikly nové přepravní společnosti. K nevýhodám dopravních prostředků patří především závislost na počasí, rušení dopravního provozu, omezený objem přepravy a rovněž vyloučení nebezpečných nákladů z přepravy. Největší nevýhodou je znečišťování životního prostředí.

I když má silniční doprava mnoho nevýhod, je v dnešní době nepostradatelná a patří k nejrozšířenějším a nejprogresivnějším způsobům přepravy. Je to způsobeno zejména velice komplexní sítí silnic v Evropě.

Cílem bakalářské práce je analyzovat a zhodnotit hospodaření s finančními prostředky vyčleněnými na místní komunikace a dále se zaměřit na připravované projekty v oblasti komunikací v obci Ludgeřovice.

V souladu s cílem práce byla stanovena hypotéza, že finanční prostředky vyhrazené na údržbu a opravy místních komunikací v obci Ludgeřovice jsou dostatečné.

Při zpracování bakalářské práce jsem využila metodu deskripce, obsahové analýzy odborných publikací a legislativních zdrojů. Při sběhu informací jsem převážně aplikovala metodu řízeného rozhovoru se starostou obce Ludgeřovice Mgr. Danielem Havlíkem a vedoucím odboru výstavby, životního prostředí a údržby obce Ludgeřovice, panem Jiřím Olšákem a metodu analýzy poskytnutých interních předpisů a zpráv.

Práce je členěna mimo úvodu a závěru do tří kapitol. Úvodní kapitola je zaměřena na správu a údržbu místních komunikací. Její součástí jsou především teoretické poznatky, které se týkají základní charakteristiky.

Druhá kapitola charakterizuje místní komunikace v obci Ludgeřovice, popisuje analýzu hospodaření s finančními prostředky na úseku místních komunikací v posledních pěti letech a analýzu správy a údržby místních komunikací.

Třetí a zároveň poslední kapitola bakalářské práce je zaměřena na připravované projekty v oblasti místních komunikací v obci Ludgeřovice. V práci je popsána možnost vybudování cyklostezek procházejících Ludgeřovicemi, řešení studie silnice I/56 v úseku Dolní Benešov – Ostrava, procházející katastrem obce Ludgeřovice a opětovné zavedení kolejového spojení Hlučína s Ostravou.

Při zpracování této práce jsem vycházela z dostupné literatury a legislativy vztahující se k řešené problematice. Dále jsou v práci použity informace z dostupných internetových zdrojů a z interních dokumentů poskytnutých pracovníky Obecního úřadu v Ludgeřovicích.

1 Správa a údržba místních komunikací

První kapitola je věnována charakteristice základních pojmů, které se vztahují k místním komunikacím. Budeme obeznámeni s pojmem a posláním veřejného sektoru, se strukturou a jednotlivými částmi národního hospodářství, s charakteristikou statků v dopravě, technickou infrastrukturou, kategoriemi pozemních komunikací, orgány vykonávajícími správu a údržbu komunikací, legislativním vymezením a obecným hospodařením obcí.

1.1 Veřejný sektor

Pro charakterizování veřejného sektoru odcituji názor Doc. Ing. Jitky Pekové. Veřejný sektor je v každém státě významnou částí národního hospodářství. Jeho existence je důsledkem selhání trhu. Veřejný a soukromý sektor je charakteristickou symbiózou, vzájemně prospěšným soužitím v tzv. smíšené ekonomice. Oba sektory, veřejný, který je neziskový, i soukromý, který je ziskový, se vzájemně podmiňují a doplňují. Selhává-li jeden z nich, nastupuje druhý. Selhání soukromého sektoru vede k rozvoji veřejného sektoru.¹

Veřejný sektor, stejně jako sektory tržní, občanský a sektor domácností, má svou ekonomiku, jejímž prostřednictvím vznikají náklady, které svým rozsahem přesahují v některých zemích Evropské unie více jak polovinu hrubého domácího produktu.

Posláním veřejného sektoru je:

- zabezpečovat veřejné statky pro občany,
- napravovat a odstraňovat další důsledky tržního selhání (např. negativní externality).

Veřejnému sektoru se přisuzují především funkce ekonomická, sociální a politická. **Ekonomickou funkcí** veřejného sektoru se rozumí zabezpečování veřejných statků a odstraňování následků negativních externalit, z důvodů selhání trhu. Vytváří se pracovní příležitosti, což má vliv na celkovou míru zaměstnanosti. **Sociální funkcí** veřejného sektoru je myšlena prospěšnost služeb zejména pro sociálně slabší vrstvy obyvatel. Veřejný sektor ovlivňuje sociální vazby a sociální postavení občanů. **Politickou funkcí** chápeme využívání veřejného sektoru v politickém klání a v procesu veřejné volby. Činnost ovlivňuje hospodářská politika, která má charakter veřejné politiky. Její cíle a nástroje jsou předmětem veřejného rozhodování.

¹ Peková, J., Pilný, J., Jetmar, M. *Veřejná správa a finance veřejného sektoru*. Praha: ASPI, a. s., 2005.

1.1.1 Národního hospodářství

Národní hospodářství (dále jen „NH“) je souhrn všech hospodářských činností ve státě. Jedná se o všechna zařízení a činnosti určené k cílevědomému uspokojování potřeb občanů. Je to složitý systém tvořený strukturami, který se musí chovat podle platných právních norem ve státě.

Strukturou NH rozumíme členění podle různých hledisek. Nejčastěji se dělí dle hospodářských odvětví, která si jsou podobná svými výkony, poskytováním podobných služeb a používáním podobných materiálů. NH můžeme také rozdělit na strukturu:

1. sektorovou - primární (zahrnuje prvovýrobu, lesnictví, zemědělství),
sekundární (zahrnuje zpracovatelský průmysl a stavebnictví),
terciární (všechny služby: zdravotnictví, doprava, obchod, apod.),
kvartální (věda a výzkum).
2. odvětvovou - v čele odvětví stojí ministr (např. ministr dopravy, kultury, vnitra, atd.),
ústřední orgány – vláda, Kancelář prezidenta republiky,
Český statistický úřad, Bezpečnostní informační služba.

Veřejný sektor je část NH, která zabezpečuje veřejné statky pro obyvatelstvo na neziskovém principu, je financována z finančních prostředků soustředěných v soustavě veřejných rozpočtů, řízena veřejnou správou (tzn. státní správou a územní samosprávou) a podléhá veřejné kontrole ze strany příslušných kontrolních orgánů a občanské kontrole ze strany občanů.

1.1.2 Charakteristika statků v dopravě

Užitek plynoucí ze spotřeby statků a služeb v dopravě je především soukromým užitekem. Proto je doprava privátní statek, který se opatřuje na trhu. To znamená, že rozhodující roli v určování priorit v dopravě má mít zákazník.

Doprava jako služba se však provozuje na dopravních cestách ve vlastnictví státu (železnice, silnice, mosty, nadjezdy, apod.), které mají charakter veřejného statku. O rozvoji dopravní infrastruktury a finanční účasti na něm rozhoduje stát. Proto hovoříme o podílu veřejného sektoru v dopravě.

Pro statky, které produkuje doprava je charakteristické, že spotřebované množství je dělitelné, avšak kvalita poskytovaného statku je stejná pro všechny spotřebitele. Protože má doprava vlastnosti kolektivních i privátních statků, řadíme ji mezi statky smíšené.

1.1.3 Technická infrastruktura

Infrastruktura je soubor podmínek, které zabezpečují fungování ekonomiky. Týká se společnosti, území i života lidí. Ve společnosti vytváří podmínky života obyvatel a umožňuje život v technických, hospodářských, politických, společenských, kulturních a ostatních úrovních.

Technická infrastruktura je jednou z významných částí NH. Je to oblast infrastruktury, u níž převažuje technický charakter, který se týká především přesunu osob, materiálů a energie. Do této oblasti spadají technické sítě (elektrické vedení, vodovody, kanalizace aj.) a jejich obslužné budovy a stavby (čističky odpadních vod, vodojemy aj.). Zvláštní místo zde zaujímá doprava, do jejíž oblasti spadají organizace řízené jak státem (ten má na starost leteckou, železniční, vodní dopravu a správu a výstavbu dálnic a silniční sítě), tak také municipalitami (jedná se o silniční a městskou hromadnou dopravu a správu místních komunikací). Tento sektor není v rámci municipalit příliš rozsáhlý, za to je velmi významný.

1.2 Pozemní komunikace²

Pozemní komunikace jsou charakterizovány jako dopravní cesty určené k užití silničními vozidly, jinými vozidly a chodci. Mohou mít charakter staveb, které jsou podle současné české právní úpravy samostatnými nemovitými věcmi nezapisovanými do katastru nemovitostí, nebo se může jednat o pozemky či jejich části.

V České republice (dále jen „ČR“) se pozemní komunikace dělí na čtyři kategorie:

- dálnice,
- silnice,
- místní komunikace,
- účelové komunikace.

Dálnice jsou pozemní komunikace určené pro rychlou dálkovou dopravu a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, které jsou budovány bez křižovatek a s oddělenými

² Zdroj: Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

místa napojení pro vjezd a výjezd. Dálnice je nejvyšší typ silnice, která se staví na nejzatíženějších a mezinárodních tazích. Jednotlivé trasy se v ČR značí písmenem D.

Silnice jsou veřejně přístupnými pozemními komunikacemi, které jsou určeny k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Silnice tvoří silniční síť. Základní druhy silnic:

- silnice I. třídy – určeny pro mezistátní a dálkovou dopravu a mohou být vybudovány jako rychlostní silnice; mají obdobné stavebně technické vybavení jako dálnice,
- silnice II. třídy – určeny pro dopravu mezi okresy,
- silnice III. třídy – slouží pro vzájemné spojení obcí a k napojení obcí na ostatní pozemní komunikace.

Místní komunikace můžeme charakterizovat jako veřejně přístupné pozemní komunikace sloužící převážně místní dopravě na území obcí. Mohou být vystavěny jako rychlostní místní komunikace, které jsou určeny pro rychlou dopravu a přístupné jen silničním motorovým vozidlům. Rychlostní místní komunikace mají obdobné stavebně technické vybavení jako dálnice. Podle dopravního významu, určení a stavebně technického vybavení existují čtyři třídy:

- místní komunikace I. třídy – budují se převážně jako rychlostní komunikace,
- místní komunikace II. třídy – dopravně významné sběrné komunikace,
- místní komunikace III. třídy – jsou obslužnými komunikacemi,
- místní komunikace IV. třídy – nejsou přístupné provozu silničních motorových vozidel nebo je na nich umožněn smíšený provoz. Řadíme zde i samostatné chodníky, stezky pro pěší, podchody, lávky, schody, obytné a pěší zóny.

Účelové komunikace slouží pro potřeby vlastníků nemovitostí, neboť umožňují spojení jednotlivých nemovitostí či slouží ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi. Mohou být určeny k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků. Může se také jednat o polní či lesní cesty. Na návrh vlastníka účelové komunikace má příslušný silniční správní úřad pravomoc, po projednání s příslušným orgánem Policie ČR, upravit nebo omezit veřejný přístup na tuto komunikaci. Účelové komunikace mohou být jak soukromé, tak místní.

Ve zvláštních předpisech, které upravují provoz na pozemních komunikacích, smí každý občan užívat pozemní komunikace bezplatně obvyklým způsobem a k účelům určeným zvláštním předpisem nebo zákonem.

Vlastníkem dálnic a silnic I., II. a III. třídy je stát, místních komunikací je obec, na jejímž území se místní komunikace nacházejí a vlastníkem účelové komunikace je konkrétní právnická či fyzická osoba.

Každá obec vykonává v hranici svého katastrálního území působnost silničního správního úřadu ve věcech místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací. Pokud je v obci zřízen stavební úřad, vykonává obec ve věcech staveb místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací také působnost speciálního stavebního úřadu. To znamená, že k těmto stavbám vydává stavební povolení, kolaudační rozhodnutí, rozhoduje o jejich odstranění nebo o změnách těchto staveb (rekonstrukce, modernizace, generální opravy).

1.2.1 Správa komunikací

Státní správu ve věcech dálnic, silnic, místních komunikací a veřejně účelových komunikací vykonávají silniční správní úřady, kterými jsou Ministerstvo dopravy a spojů ČR, Ředitelství silnic a dálnic ČR, krajské úřady, obecní úřady obcí s rozšířenou působností a celní úřady. Působnost silničního správního úřadu vykonávají také obce v přenesené působnosti.

Ministerstvo dopravy a spojů ČR

Ministerstvo je majetkovým správcem dálnic a rychlostních komunikací. Jeho hlavním úkolem je koordinovat činnost dopravních úřadů a zodpovídat za návrh dopravní politiky. Mezi další úkoly patří např. rozhodování o zařazení pozemních komunikací do kategorií dálnic či silnic I. třídy a o změnách těchto kategorií, rozhodování o zrušení dálnic a silnic I. třídy po dohodě s Ministerstvem obrany ČR, vykonávání působnosti silničního správního úřadu a speciálního stavebního úřadu, povolování zvláštního užívání silnic formou přepravy zvláště těžkých či rozměrných předmětů, rozhodování o opravných prostředcích proti rozhodnutí orgánu kraje v přenesené působnosti a také může uplatnit stanovisko k politice územního rozvoje a územně plánovací dokumentace.

Vykonává vrchní státní dozor nad výkonem státního dozoru prováděného příslušnými silničními správními úřady.

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Ředitelství silnic a dálnic ČR je státní příspěvková organizace zřízená Ministerstvem dopravy a spojů ČR a vykonává majetkovou správu silnic I. tříd. Základním předmětem činnosti této organizace je péče o dálnice a rychlostní komunikace svými výkonnými složkami (Střediska správy a údržby dálnic), zajišťování u krajských organizací správ a údržeb silnic běžnou údržbu silnic I. třídy a také zajišťování výstavby, oprav a modernizace dálnic a silnic I. tříd.

Vlastníkem dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy je stát a tyto komunikace spravuje Ředitelství silnic a dálnic ČR.

Krajské úřady

Krajské úřady zajišťují pro svůj kraj výkon majetkové správy a údržbu a opravy silnic II. a III. třídy z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury. Kraj, na jehož území se silnice II. a III. třídy nacházejí, je jejich vlastníkem.

Mezi základní úkoly patří povolování zvláštního užívání silnic II. a III. tříd formou přepravy zvlášť těžkých či rozměrných předmětů a užívání vozidel, jejichž rozměry nebo hmotnost přesahují míru stanovenou zvláštními předpisy. Také rozhodují o zařazení pozemních komunikací do kategorií silnic II. a III. tříd a o změnách těchto kategorií, rozhodují o zrušení silnic II. a III. tříd po udělení souhlasu Ministerstvem obrany ČR a Ministerstvem dopravy a spojů ČR, vykonávají působnost silničního správního úřadu a speciálního stavebního úřadu ve věcech silnic I. třídy, rozhodují o opravných prostředcích proti rozhodnutí obecních úřadů obcí s rozšířenou působností a proti rozhodnutí obcí.

Obecní úřady obcí s rozšířenou působností

Obecní úřady vykonávají působnost speciálního stavebního úřadu ve věcech silnic II. a III. tříd, místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací a působnost silničního správního úřadu ve věcech silnic s výjimkou věcí, o kterých rozhoduje Ministerstvo dopravy a spojů ČR nebo orgán kraje v přenesené působnosti. Dále projednávají některé druhy správních deliktů ve věcech dálnic a silnic podle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a uplatňují stanovisko k územním a regulačním plánům a závazné stanovisko v územním řízení, pokud není příslušné Ministerstvo dopravy či krajský úřad.

Celní úřady

Celní úřady projednávají správní delikty podle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Celní ředitelství rozhoduje o opravných prostředcích proti rozhodnutí celních úřadů.

Celník ve stejnokroji je oprávněn zastavit vozidlo a podrobit jej kontrolnímu vážení, nařídít řidiči jízdu na nejbližší vhodné místo a zabránit mu v další jízdě použitím technického prostředku, zastavit vozidlo v systému elektronického mýtného a zjistit totožnost řidiče a zároveň provozovatele vozidla, nařídít řidiči jízdu na nejbližší vhodné místo a zabránit řidiči v další jízdě použitím technického prostředku pokud řidič neumožní kontrolu funkčnosti elektronického zařízení a úhrady mýtného.

Obce

Obce bývají ve většině případů vlastníkem a zároveň i správcem komunikací, které se nacházejí na jejich území.

Obce rozhodují o zařazení pozemních komunikací do kategorie místních komunikací a o jejich vyřazení z kategorie, projednávají správní delikty ve věcech místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací, s výjimkou správních deliktů, k jejichž projednávání je příslušný celní úřad a vykonávají působnost silničního správního úřadu ve věcech místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací.

1.2.2 Údržba komunikací

Údržbou komunikací se rozumí soubor činností, kterými jsou místní komunikace udržovány, za každého počasí a v každé roční době, ve stavu vyhovujícím po stránce provozní a technické. Cílem údržby je odstranit závady ve sjízdnosti, opotřebení či poškození komunikací. Součástí údržby jsou také opatření, která neprodleně po zjištění závady zajišťují usměrnění dopravy na závadných úsecích komunikací.

Údržbu provádí krajské správy a údržby silnic, technické služby a technické čety.

Krajské správy a údržby silnic

Každý kraj zřizuje správu a údržbu silnic jako příspěvkovou organizaci, která samostatně hospodář s příspěvkem z rozpočtu zřizovatele, ze státního rozpočtu a fondů na svou činnost podle obecně závazných předpisů o hospodaření příspěvkových organizací. Je právnickou osobou, vystupující v právních vztazích svým jménem a nese odpovědnost

vyplývající z těchto vztahů. Nadřízeným orgánem je vždy krajský úřad. Majetek organizace tvoří hospodářské prostředky, určené k plnění její základní funkce.

Základním posláním a předmětem činnosti organizace je správa a údržba silniční sítě v rámci územní působnosti. V rámci tohoto poslání odpovídá krajská správa a údržba silnic za evidenci hmotného majetku silniční sítě, sjízdnost silnic v zimním období, zabezpečení provozuschopnosti silniční sítě, péči o silnice a jejich příslušenství, prostou i rozšířenou reprodukci silniční sítě údržbou a opravami, pravidelné sledování stavu silničních mostů a jejich údržbu a plnění zvláštních úkolů a dalších činností podle pokynů zřizovatele.

Technické služby

Technické služby jsou zřizovány především městy jako akciové společnosti nebo společnosti s ručením omezeným. Hlavním předmětem jejich činnosti je poskytování veřejně prospěšných služeb občanům a údržba majetku města. Mezi základní povinnosti v oblasti údržby patří údržba veřejné zeleně, správa veřejného osvětlení, správa hřbitovů, úklid města a zimní údržba hlavních komunikací, svoz a likvidace odpadů všeho druhu včetně nebezpečného odpadu, sběr a třídění druhotných surovin, výlep plakátů, pronájem reklamních ploch a další.

Technické čety

Údržbu v menších obcích vykonávají tzn. technické čety. Čety jsou tvořeny lidmi přijatými z příslušných úřadů práce. Jedná se především o lidi starší a sociálně slabší, kteří nemohou nalézt práci sami. Jejich hlavním úkolem je údržba veřejné zeleně, sečení trávy, ořez keřů, zametání chodníků apod. Ve větších obcích jsou zakládány a zřizovány akciové společnosti nebo společnosti s ručením omezeným, které mají za úkol vykonávat údržbu obce.

1.3 Legislativní vymezení

Zákon č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), ve znění pozdějších předpisů zahrnuje obecná ustanovení (postavení obcí, území obce a jeho změny, názvy obcí, jejich částí a ulic, číslování budov, znak a vlajka obcí), samostatnou působnost obce (hospodaření obce, spolupráce mezi obcemi, spolupráce s obcemi jiných států, volby do zastupitelstva), přenesenou působnost (pověřený obecní úřad, společná ustanovení k veřejnoprávním smlouvám), orgány obce (zastupitelstvo obce a jeho pravomoci, rada obce a její pravomoci, starosta, obecní úřad), orgány zastupitelstva a rady obce (výroby, komise), dozor (dozor nad

výkonem samostatné a přenesené působnosti obce), statutární města, společná ustanovení, přechodná a závěrečná ustanovení.

Zákon č. 361/2000 Sb., ve znění zákona č. 411/2005 Sb. o provozu na pozemních komunikacích upravuje práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích, pravidla provozu na pozemních komunikacích (včetně provozu v obytných zónách), úpravu a řízení provozu na pozemních komunikacích, řidičská oprávnění, řidičské průkazy, registr řidičů a vymezuje působnost a pravomoc orgánů státní správy a Policie ČR ve věcech provozu na pozemních komunikacích.

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů upravuje jednotlivé kategorie pozemních komunikací, jejich užívání, převedení výkonu některých práv a povinností státu v souvislosti s výstavbou, provozováním a údržbou, podmínky užívání a jejich ochranu, práva a povinnosti vlastníků pozemních komunikací a jejich uživatelů a výkon státní správy ve věcech pozemních komunikací příslušnými silničními správními úřady.

1.4 Hospodaření obcí

Rozpočty obcí jsou nejfrekventovanější skupinou veřejných rozpočtů. Každá obec má svůj rozpočet, a proto se lze v ČR setkat s více jak šesti tisíci rozpočty.

Obec musí každoročně sestavovat svůj rozpočet podle kterého hospodaří. Rozpočet představuje bilanci příjmů a výdajů v daném roce a zpravidla se sestavuje jako vyrovnaný. Může být schválen jako přebytkový, jestliže některé příjmy daného roku jsou určeny k využití v následujících letech. Další možností je, že rozpočet může být schodkový pouze v případě, že schodek je možné uhradit finančními prostředky z minulých let nebo smluvně zabezpečenou půjčkou, úvěrem, návratnou finanční výpomocí či výnosem z prodeje vlastních dluhopisů.

Rozpočtový rok je kalendářním rokem. Při zpracování rozpočtu se vychází z rozpočtového výhledu, který musí obec povinně sestavovat na dobu dvou až pěti let následujících po roce, na který se sestavuje rozpočet.

Rozpočtový proces zahrnuje návrh, schválení, plnění a kontrolu rozpočtu. **Návrh rozpočtu** se sestavuje obvykle na základě rozpočtu předcházejícího roku. Návrh je nejprve projednán v radě obce a poté předložen ke schválení zastupitelstvu obce. Po **schválení**

rozpočtu zastupitelstvem obce se stává rozpočet „zákonem“ pro hospodaření obce v daném roce. Pokud rozpočet není schválen před zahájením rozpočtového roku, musí obec hospodařit dle pravidel rozpočtového provizoria. Rozpočtové provizorium schvaluje zastupitelstvo obce před zahájením příslušného rozpočtového roku. Po schválení rozpočtu následuje tzv. *rozpis rozpočtu*, kdy se schválený rozpočet musí rozepsat podle podrobné rozpočtové skladby na jednotlivé položky a paragrafy. V průběhu rozpočtového roku se hospodáří podle schváleného rozpočtu a kontroluje se **plnění rozpočtu**. Obec je povinna pravidelně měsíčně předkládat Ministerstvu financí ČR zprávy o svém hospodaření. Je k tomu určen výkaz pro hodnocení plnění rozpočtů územních samosprávných celků. Jedním z orgánů, který se podílí na kontrole rozpočtu obce je finanční výbor. Po skončení rozpočtu obce se provádí následná **kontrola** jeho plnění v podobě závěrečného účtu obce. Závěrečný účet se zpracovává dle rozpočtové skladby a zahrnuje plnění rozpočtu, jeho příjmů a výdajů, použití fondů, vztahy ke státnímu rozpočtu a krajům. Nezbytnou součástí je přezkoumání svého hospodaření za uplynulý rok, a to bezplatně krajským úřadem nebo auditorem za poplatek.

1.4.1 Příjmy obcí

Příjmy obecních rozpočtů jsou poměrně pestré. Pro jejich popis lze využít třídění podle rozpočtové skladby, která rozděluje příjmy do čtyř tříd na daňové příjmy, nedaňové příjmy, kapitálové příjmy a dotace.

Daňové příjmy tvoří rozhodující zdroje hospodaření obcí. V ČR dosahují průměrného podílu 58 % na celkových příjmech obcí. Jsou tvořeny příjmy z daní a příjmy z poplatků. Do *příjmů z daní* řadíme daně z příjmů právnických osob, kdy právnickou osobou je obec, daně z příjmů fyzických osob ze samostatné výdělečné činnosti, daně z příjmů fyzických osob ze závislé činnosti, srážkovou daň, daň z přidané hodnoty a daň z nemovitosti. *Příjmy z poplatků* zahrnují poplatky místní, správní a poplatky spojené s životním prostředím.

Nedaňové příjmy lze označit jako „uživatelské poplatky“. Podílí se na celkových příjmech obcí asi 10-ti %. Tyto příjmy vznikají z vlastní hospodářské činnosti. Nedaňové příjmy obcí zahrnují příjmy z vydobytych nerostů, z pronájmu majetku, z prodeje krátkodobého majetku, z půjček, uživatelské poplatky za služby, příjmy sankční povahy a dary. Mezi tyto příjmy patří také úhrada z dobývacího prostoru, na které se obec podílí společně se státem.

Kapitálové příjmy obcí zahrnují především příjmy z prodeje dlouhodobého majetku a na celkových příjmech se podílí pouhými 2 %. Tyto příjmy jsou určitou alternativou příjmů z pronájmů majetku. Obce svůj majetek mohou prodat, tím získají jednorázový příjem, anebo jej mohou pronajímat.

Dotace obcím jsou poskytovány z jiných veřejných rozpočtů. Jedná se o dotace ze státního rozpočtu, státních fondů, od krajů a z fondů Evropské unie. Přijaté dotace tvoří 30 % celkových příjmů. Můžeme je rozdělit na dotace nárokové a nenárokové. *Nárokové dotace* zahrnují příspěvky na školství, příspěvky na výkon státní správy, dotace na vybraná zdravotnická zařízení, dotace pro sbory dobrovolných hasičů a dotace na výkon zřizovatelských funkcí, které přešly na obce po zrušení okresních úřadů. Do *nenárokových dotací* patří zdroje ze státního rozpočtu (od ministerstva pro místní rozvoj na program obnovy venkova, ministerstva zemědělství na budování vodovodů a kanalizací, ministerstva průmyslu a obchodu na podporu průmyslových zón aj.), ze státních fondů (Státní fond životního prostředí, Státní fond kultury, Státní fond rozvoje bydlení a Státní fond dopravní infrastruktury) a z fondů Evropské unie (regionální operační programy).

1.4.2 Výdaje obcí

Obce se významně podílí na zabezpečování a financování veřejných statků pro obyvatelstvo. Jejich výdaje se člení obdobným způsobem jako u ostatních rozpočtů. Závazně členění výdaje rozpočtová skladba. Důležité je také členění výdajů z hlediska rozpočtového plánování, a to na výdaje plánované a neplánované.

Omezujících kritérií pro výdaje rozpočtů obcí je poměrně málo. Obce však musí při výdajích ze svého rozpočtu vycházet z toho, že při vydávání prostředků je omezujícím kritériem velikost zdrojů a musí přednostně zajišťovat výdajové potřeby stanovené zákonem. Omezení výdajů obcí je především ve čtyřech oblastech:

1. odměňování zastupitelů a zaměstnanců obce se musí řídit stanovenými předpisy o výšce mzdy či odměny,
2. zákaz poskytování veřejné podpory (jde o narušení hospodářské soutěže),
3. nesmí poskytnout dotaci politickým stranám,
4. nesmí ručit za závazky fyzických a právnických osob.

Výdaje rozpočtů obcí lze rozdělit na dvě části, a to na výdaje běžné a kapitálové. **Běžné výdaje** se podílí 70-ti % na celkových výdajích obcí. Jsou reprezentovány především platy zaměstnanců, úroky, nákupy služeb a energií, dary, dávkami, transfery, dotacemi neziskovým organizacím, příspěvky příspěvkovým organizacím, platbami daní, transfery obyvatelstvu aj. **Kapitálové výdaje** tvoří u obcí v ČR v průměru necelou jednu třetinu celkových výdajů a patří zde investiční nákupy, nákupy akcií a majetkových podílů a také investiční transfery obyvatelstvu, obcím a organizacím.

Pro popis struktury výdajů obcí lze využít odvětvové třídění rozpočtové skladby, která rozděluje výdaje do šesti skupin:

1. zemědělství a lesní hospodářství,
2. průmyslová a ostatní odvětví hospodářství,
3. služby pro obyvatelstvo,
4. sociální věci a politika zaměstnanosti,
5. bezpečnost státu a právní ochrana,
6. všeobecná veřejná správa a služby.

Výdaje obcí musí zabezpečovat zejména činnosti, které obcím ukládají zákony. Mezi nejvýznamnější výdajové oblasti obcí patří doprava, komunikace, školství a veřejná správa.

Shrnutí

První kapitola se zmiňuje o základních pojmech jako je veřejný sektor, národní hospodářství a jeho struktura, charakteristika statků v dopravě, technická infrastruktura jako významná část národního hospodářství. Dále jsou v této kapitole rozděleny a popsány jednotlivé kategorie pozemních komunikací, vymezeny orgány vykonávající správu a údržbu na úseku komunikací, zmíněna legislativní úprava a všeobecné hospodaření obcí.

2 Místní komunikace v obci Ludgeřovice

Druhá kapitola je zaměřena na obec Ludgeřovice. Charakterizuje její historii, orgány, hospodaření obce v posledních pěti letech a popisuje jednotlivé příjmové a výdajové položky rozpočtu. Dále je v této kapitole podrobně popsána analýza hospodaření, správy a údržby na úseku místních komunikací v obci Ludgeřovice.

2.1 Obec Ludgeřovice

Právním základem současného postavení obce Ludgeřovice je Ústava ČR (hlava sedmá) a zákon č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), ve znění pozdějších předpisů.

Ludgeřovice se nacházejí na území Moravskoslezského kraje na katastru 1 083 ha, a to na východním okraji Oderských vrchů a na severozápad od řeky Odry. Centrum obce leží v nadmořské výšce 232 metrů v údolí Ludgeřovického potoka. Obcí vede komunikační tah mezi městy Ostravou a Hlučínem. Ludgeřovice, k 20. únoru 2008, se svými 4 652 obyvateli jsou nejlidnatější obcí Moravskoslezského kraje a čtvrtou největší obcí v ČR.

Malebně zvlněný terén s lesy a rybníky láká k příjemným procházkám a turistice. Z nejvyšších míst lze obdivovat na jihovýchodě panorama Beskyd a na západě při jasném obzoru i vrcholky Jeseníků. Na okraji Ludgeřovického lesa se rozkládá kaskáda pěti rybníků. Zastavěná část obce leží zejména podél Ludgeřovického potoka. Na jihovýchodním konci navazuje na městský obvod Ostrava-Petřkovice a na severozápadním konci na obec Markvartovice. K obci patří také osada Vrablovec.

Obec Ludgeřovice je územním samosprávným společenstvím občanů, veřejnoprávní korporací, která má postavení právnické osoby. V právních vztazích vystupuje svým jménem a nese odpovědnost vyplývající z těchto vztahů. Své záležitosti spravuje samostatně a při výkonu této samostatné působnosti se řídí zákonem a jinými právními předpisy vydanými na základě zákona. Má vlastní majetek a finanční zdroje. Hospodaří s nimi samostatně a za podmínek, které jsou stanoveny zvláštním zákonem.

Obec vykonává na svém území státní správu v rozsahu stanoveném zvláštními zákony a při výkonu přenesené působnosti se řídí zákony, jinými právními předpisy, usneseními vlády, směrnicemi ústředních správních úřadů a dále návrhy opatření, popř. rozhodnutími krajského úřadu, učiněnými podle zvláštního zákona v rámci kontroly výkonu přenesené působnosti.

Dominantou obce s moderní rodinnou zástavbou je rozlehlý římskokatolický chrám sv. Mikuláše s věží. Stavba chrámu s červenou cihlovou fasádou byla vybudována v novogotickém slohu se secesními prvky v roce 1907. Ke kostelu patří budovy fary a hospodářské stavby.³

2.1.1 Historie obce

O původní osadě máme zprávu již z počátku 14. století. Její nejstarší dějiny byly spojeny s historií nedalekého hradu Landek. První písemná zmínka o vsi se nám dochovala v latinské listině landeckého pána Sifrida Baruta z 28. ledna 1303, v níž je uveden mezi svědky i rychtář z Rudgersdorfu. Toto je první dochovaný název osady, který se v průběhu staletí měnil. V pozdějších dokumentech nacházíme pojmenování Rudegersdorf, v 15. století Rugersdorf nebo Lidgerzowicz. V 16. – 17. století jsou již pojmenovány Ludgerzowicze. Po zavádění německých názvů se po roce 1905 setkáváme s německým pojmenováním obce Ludgersthal, po roce 1945 již Ludgeřovice.⁴

Do 18. století patřila obec k České koruně (tzn. Rakousku). Po prohrané Rakousko – Pruské válce se stala spolu s celým územím Hlučínska částí Pruska, až do 4. února 1920, kdy se toto území stalo součástí Československé republiky. V letech 1938 – 1945 se stalo historické Hlučínsko součástí Německé říše a po ukončení 2. světové války bylo opět navráceno k Československu.

Po celá staletí ležela obec uprostřed hlubokých hvozdů. Obyvatelé se živili prací v lese a zemědělstvím. V 19. století se obyvatelům naskytla možnost docházet za prací do černouhelných dolů a hutí v Ostravě. Dodnes tam dojíždí za prací většina obyvatel.

O nesmírné pracovitosti obyvatel svědčí to, že v letech 1945 – 1990 bylo postaveno a zrekonstruováno více jak 800 rodinných domů. Dne 12. dubna 1995 byl předsedou poslanecké sněmovny, PhDr. Milanem Uhde, obci Ludgeřovice udělen znak a prapor obce. Ve znaku je stříbrná hlavice biskupské berly v červeném poli. Červený list praporu opakuje znamení ze znaku (znak je převeden do listu praporu).



³ Zdroj: <http://www.ludgerovice.cz/oobci/index.asp> [cit. 17. 10. 2007]

⁴ Zdroj: Turek, A. *Místopisný rejstřík obcí Severomoravského kraje*. Opava, 1974.

2.1.2 Orgány obce

Nejdůležitějším a zároveň nejvyšším orgánem obce je zastupitelstvo, které rozhoduje ve věcech patřících do samostatné působnosti. K 20. únoru 2008 byl počet zastupitelů obce 21 členů. Zastupitelstvo zřizuje povinně výbor finanční a kontrolní dle zákona č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení) ve znění pozdějších předpisů. Zvolení členové zastupují čtyři politické strany. Z toho politická strana ČSSD je zastoupena šesti členy, strany KDU-ČSL, ODS a SNK ED pěti členy.

Výkonným orgánem obce Ludgeřovice je rada obce mající, k 20. únoru 2008, 5 členů. Dle zákona č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení) ve znění pozdějších předpisů, zřizuje rada komisi pro projednávání přestupků, komisi výstavby a životního prostředí a komisi povodňovou a havarijní.

Dalšími orgány obce je starosta Mgr. Daniel Havlík, místostarostka Mgr. Helena Pipreková, tajemník Bc. Ing. Jindřich Hudeček a zaměstnanci OÚ (odbor vnitřní správy; odbor výstavby, životního prostředí a údržby obce; odbor stavební úřad a silniční správní úřad).

Tajemník je vedoucím OÚ. Zabývá se především personálními záležitostmi pracovníků OÚ, plní usnesení obecní rady a obecního zastupitelstva, pronajímá a prodává obecní majetek a zabývá se přestupky spáchanými na území obce.

2.1.3 Hospodaření obce Ludgeřovice

Obec Ludgeřovice musí každoročně sestavovat svůj rozpočet podle kterého hospodaří. Rozpočet představuje bilanci příjmů a výdajů v daném roce. Rozpočtový rok je rokem kalendářním. Při zpracování rozpočtu se vychází z rozpočtového výhledu, který je sestavován obvykle na dobu pěti let. Do budoucna obec uvažuje o výstavbě splaškové kanalizace a poté rozpočtový výhled bude sestavován na dobu deseti let, neboť bude zapotřebí úvěr. Základním kritériem dobrého hospodaření je vyrovnaný rozpočet a rozšířená majetková základna.

Obec musí dodržovat při sestavení rozpočtu určité zásady, a to: *každoroční sestavování a schvalování rozpočtu, reálnost a pravdivost* (rozpočet musí kvalitně odrazit záměry a zdroje obce), *úplnost a jednotnost* (zahrnuje téměř všechny finanční toky), *publicita* (před schválením musí být rozpočet vyvěšen alespoň 15 dní na úřední desce) a *vyrovnanost*

(rozpočet se sestavuje jako vyrovnaný, za určitých podmínek může být deficitní nebo přebytkový, ale z dlouhodobého hlediska musí být vyrovnaný).

Pro porovnání příjmů a výdajů v letech 2003 – 2007 byl použit Výkaz pro hodnocení plnění rozpočtu územních samosprávných celků FIN 2 – 12 M a také osobní konzultace se starostou obce Ludgeřovice, Mgr. Danielem Havlíkem. Tabulka č. 2.1: Celkové příjmy a výdaje v letech 2003 – 2007 ukazuje, jak se měnily celkové příjmy a výdaje obce v jednotlivých letech.

Tab. 2.1 Celkové příjmy a výdaje v letech 2003 – 2007 (v tis. Kč)

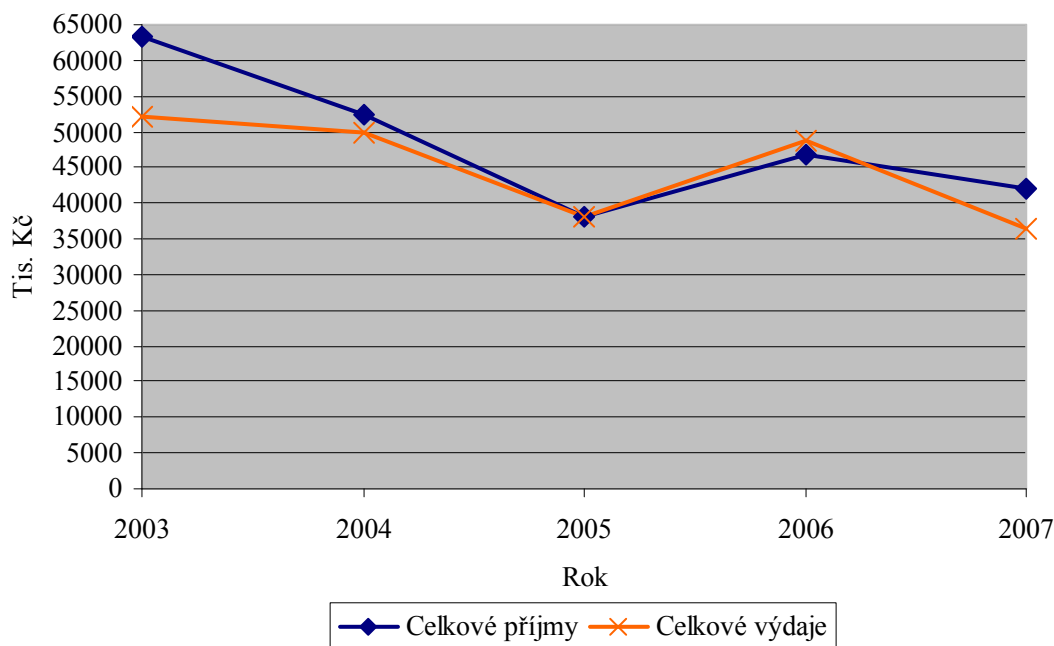
| Rok | Celkový příjem | Celkové výdaje | Výsledek hospodaření |
|------|----------------|----------------|----------------------|
| 2003 | 63 368,91 | 52 004,81 | 11 364,10 |
| 2004 | 52 395,90 | 49 738,57 | 2 657,33 |
| 2005 | 38 181,29 | 38 037,83 | 143,46 |
| 2006 | 46 650,26 | 48 778,89 | - 2 128,63 |
| 2007 | 42 087,98 | 36 389,10 | 5 698,88 |

Zdroj: Rozpočet obce Ludgeřovice 2003 – 2007. Vlastní zpracování.

Z tabulky č. 2.1 lze vyčíst, že v letech 2003 – 2005 byl výsledek hospodaření přebytkový. V roce 2006 převyšovaly celkové výdaje nad celkovými příjmy o více jak dva miliony Kč. Příčinou byly větší investice, neboť došlo k rekonstrukci tribuny TJ Ludgeřovice. Celková částka na tuto opravu činila 6,3 milionů Kč. Ze státního rozpočtu obec získala čtyři miliony Kč a zbylou částku 2,3 milionu Kč uhradila ze svého rozpočtu. V roce 2007 byl výsledek hospodaření opět přebytkový. Tyto zbylé finanční prostředky chce obec použít na financování výstavby splaškové kanalizace.

Vývoj hospodaření lépe ukazuje graf č. 2.1: Vývoj hospodaření obce v letech 2003 – 2007. Z grafu je patrné, že celkové příjmy téměř kryjí celkové výdaje.

Graf 2.1 Vývoj hospodaření obce v letech 2003 - 2007



Zdroj: Rozpočet obce Ludgeřovice 2003 – 2007. Vlastní zpracování.

Nejdůležitějšími složkami **daňových příjmů** obce Ludgeřovice jsou daně a poplatky. Mezi *daně* patří daň z přidané hodnoty, daň z příjmů právnických osob, daň z příjmů fyzických osob ze závislé činnosti, daň z příjmů fyzických osob ze samostatné výdělečné činnosti a daň z nemovitosti. Mezi *poplatky* převládá poplatek za likvidaci komunálního odpadu, poplatek za psy, správní poplatky, odvod výtěžku z provozování loterií, poplatek za provozovaný výherní hrací přístroj a poplatek ze vstupného.

Mezi vlastní **nedaňové příjmy** rozpočtu obce patří *příjmy z pronájmu nemovitostí a jejich částí* (největší podíl na získání příjmů tvoří pronájem sálu v obecním domě sloužící k uspořádání nejrůznějších plesů a karnevalů, pronájmy bytových a nebytových prostor pro podnikání a pronájmy půdních vestaveb), *příjmy z poskytování výrobků a služeb* (užívání bytových a nebytových prostor, odvoz tříděného komunálního odpadu, provozování knihovny, úhrada za služby poskytované v zařízení předškolní výchovy a základního vzdělání), *příjmy z pronájmu pozemků* (především zemědělských pozemků jako jsou zahrady, hrobová místa, vodní díla v zemědělské krajině pro pořádání kulturních akcí – cirkusy, kolotoče, stánky v době Památky zesnulých a při jiných slavnostech), *přijaté peněžité dary*, *příjmy sankční povahy*, tzn. sankce za porušení obecně závazných norem včetně vyhlášek (sankce za komunální odpad, ochranu přírody, spory mezi občany obce).

Jedinými **kapitálovými příjmy** obce jsou prodeje dlouhodobého majetku. Jedná se především o prodeje pozemků, dlouhodobého hmotného majetku a podílů z cenných papírů (místní plynárny, vodárny a elektrárny). Největší podíl na kapitálových příjmech, a to 81 %, mají podíly z cenných papírů. V roce 2003 činily celkové kapitálové příjmy přes 8,5 milionů Kč a v roce 2006 již pouhých 27 tisíc Kč. Bylo to způsobeno především tím, že obec rozprodala v dřívějších letech veškeré podíly z cenných papírů.

Dotace získává obec každoročně od Moravskoslezského kraje a ze státního rozpočtu. Z rozpočtu EU nedostává žádné dotace. V roce 2006 dostala obec, v rámci programu „Porcování medvěda“, ze státního rozpočtu čtyři miliony Kč. V minulém roce 2007 získala z rozpočtu Moravskoslezského kraje 525 tisíc Kč, které byly použity na rekonstrukci TJ Ludgeřovice. Jestliže v obci začnou práce týkající se splaškové kanalizace, dostane obec navíc dotace ze Státního fondu životního prostředí.

Do **běžných výdajů** obce jsou zahrnuty:

- výdaje na platy, ostatní platby za provedenou práci a pojistné – platy zaměstnanců v pracovním poměru, odměny za práci podle dohod o pracích konaných mimo pracovní poměr, odměny členům výborů zastupitelstva a komisí rady obce, odměny členům zastupitelstva obcí, povinné pojistné na sociální zabezpečení a příspěvek na státní politiku zaměstnanosti, pojistné na veřejné zdravotní pojištění,
- neinvestiční nákupy a související výdaje – prádlo, oděv a obuv, knihy, učební pomůcky a tisk, nákup zboží za účelem dalšího prodeje, nákup vody, paliv a energie (studená voda, plyn, elektrická energie, pohonné hmoty a maziva), služby pošty, telekomunikací a radiokomunikací, nájemné, služby za školení a vzdělávání, ostatní nákupy (opravy a udržování, programové vybavení, cestovné, pohoštění), výdaje na dopravní územní obslužnost, věcné dary,
- neinvestiční transfery podnikatelským subjektům a neziskovým organizacím – neinvestiční dotace občanským sdružením a neziskovým organizacím,
- neinvestiční transfery a některé další platby rozpočtu – neinvestiční příspěvky zřízeným příspěvkovým organizacím, nákup kolků, platby daní a poplatků.

Mezi **kapitálové výdaje** obce Ludgeřovice patří pořízení dlouhodobého hmotného majetku (budovy, haly, stavby, stroje, přístroje, zařízení, dopravní prostředky, pozemky) a investiční dotace zřízeným příspěvkovým organizacím.

Tab. 2.2 Přehled jednotlivých položek celkových příjmů a výdajů v letech 2003 – 2007 (v tis. Kč)

| Rok | Celkové příjmy | | | | Celkové výdaje | |
|------|----------------|----------|------------|-----------|----------------|------------|
| | Daňové | Nedaňové | Kapitálové | Dotace | Běžné | Kapitálové |
| 2003 | 28 122,57 | 2 514,23 | 8 644,37 | 24 087,74 | 48 065,26 | 3 939,55 |
| 2004 | 29 085,97 | 2 194,30 | 4 547,57 | 16 568,06 | 41 483,24 | 8 255,33 |
| 2005 | 32 426,46 | 1 923,74 | 1 402,40 | 2 428,69 | 26 680,88 | 11 356,95 |
| 2006 | 33 398,01 | 2 401,51 | 27,00 | 10 823,74 | 32 851,70 | 15 927,19 |
| 2007 | 35 083,99 | 2 577,38 | 710,20 | 3 716,41 | 30 581,26 | 5 807,84 |

Zdroj: Rozpočet obce Ludgeřovice 2003 – 2007. Vlastní zpracování.

Tabulka č. 2.2: Přehled jednotlivých položek celkových příjmů a výdajů v letech 2003 - 2007 vypovídá o tom, že se daňové příjmy v analyzovaných letech postupně zvyšovaly, nedaňové příjmy obce se příliš neměnily, kapitálové příjmy byly zanedbatelné a vývoj dotací ukazuje, že se aktivita obce v jednotlivých letech výrazně měnila. U běžných výdajů došlo po 2005 opět ke zvýšení a kapitálové výdaje byly nejvyšší v roce 2006.

Z tabulky dále vyplývá, že nejvíce daňových příjmů bylo dosaženo v roce 2007 a nejméně v roce 2003. Vývoj daňových příjmů v jednotlivých letech byl vždy rostoucí. V roce 2007 dosahovaly 35 083,99 tisíc Kč a v roce 2003 byly 28 122,57 tisíc Kč. Nedaňových příjmů bylo nejvíce také v roce 2007 a nejméně v roce 2005. V roce 2007 činily 2 577,38 tisíc Kč a v roce 2005 1 923,74 tisíc Kč. Kapitálových příjmů bylo nejvíce dosaženo v roce 2003 a každý rok se snižovaly, v roce 2006 činily pouhých 27 tisíc Kč. V roce 2007 se zvýšily na 710,20 tisíc Kč. Položka dotace je několikanásobně vyšší, než nedaňové a kapitálové příjmy. Největšího objemu dosáhly v roce 2003 a nejmenšího v roce 2005. Tyto dotace představovaly např. v roce 2003 částku přes 24 milionů Kč. V celkovém úhrnu rozpočtových příjmů byl nejsilnější rok 2003 a nejslabší rok 2005.

Podíl běžných výdajů byl nejvyšší v roce 2003 a nejnižší v roce 2005. V roce 2003 činily běžné výdaje 48 065,26 tisíc Kč a v roce 2005 26 680,88 tisíc Kč. Kapitálové výdaje byly nejvyšší v roce 2006 a nejnižší v roce 2003. V celkovém úhrnu rozpočtových výdajů byl nejsilnější rok 2003 a nejslabší rok 2007.

2.2 Hospodaření v oblasti místních komunikací

Místní komunikace v obci Ludgeřovice jsou veřejně přístupnými pozemními komunikacemi, které slouží převážně místní dopravě na území obce. Vlastníkem a zároveň správcem těchto komunikací je obec Ludgeřovice. Obec rovněž vykonává působnost silničního správního úřadu ve věcech místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací. Státní dozor vykonává Ing. Luděk Blažek z odboru dopravy a silničního hospodářství Městského úřadu v Hlučíně.

Obec Ludgeřovice má, k 20. únoru 2008, 17,59 km místních komunikací III. třídy a 67 ulic, jimiž je vlastníkem a zároveň i správcem. Obcí také prochází 2,744 km silnic II. třídy. Jejich správcem je Moravskoslezský kraj a údržbu provádí Správa silnic Moravskoslezského kraje se sídlem v městě Opava.

Každý rok dochází v obci Ludgeřovice k opravám a údržbám místních komunikací, chodníků, ostatních záležitostí včetně zajištění zimní údržby. Jsou na to vynakládány nemalé finanční prostředky. V tabulce č. 2.3: Výdaje na úseku místních komunikací v letech 2003 - 2007 jsou znázorněny výdaje na opravy a údržby místních komunikací, chodníků a ostatních záležitostí.

Tab. 2.3 Výdaje na úseku místních komunikací v letech 2003 – 2007 (v tis. Kč)

| Rok | Místní komunikace | | | Chodníky | | | Ostatní záležitosti | | |
|------|-------------------|----------|------------|----------|----------|------------|---------------------|---------|------------|
| | Rozpočet | Čerpání | Plnění v % | Rozpočet | Čerpání | Plnění v % | Rozpočet | Čerpání | Plnění v % |
| 2003 | 3 606,00 | 2 660,39 | 73,78 | 1 160,00 | 837,30 | 72,18 | 600,00 | 536,60 | 89,43 |
| 2004 | 6 000,00 | 4 771,19 | 79,52 | 1 100,00 | 1 068,79 | 97,16 | 700,00 | 526,43 | 75,20 |
| 2005 | 3 477,00 | 2 749,78 | 79,09 | 1 000,00 | 165,10 | 16,51 | 600,00 | 563,90 | 93,98 |
| 2006 | 5 000,00 | 5 064,81 | 101,30 | 1 270,00 | 1 260,79 | 99,28 | 800,00 | 601,07 | 75,13 |
| 2007 | 4 025,00 | 3 679,47 | 91,42 | 503,00 | 275,66 | 54,80 | 800,00 | 600,27 | 75,03 |

Zdroj: Rozpočet obce Ludgeřovice 2003 – 2007. Vlastní zpracování.

Položka „Místní komunikace“ zahrnuje nákup drobného hmotného majetku, nákup materiálů a služeb, elektrickou energii, výdaje na opravy a udržování místních komunikací a investice. V položce „Chodníky“ jsou zahrnuty nákupy materiálů na opravy chodníků

a výdaje na opravy a udržování chodníků. Do položky „ostatních záležitostí“ patří výdaje spojené s dopravní obsluhností, údržbou veřejné zeleně (běžné sečení trávy, ořez keřů, atd.), veřejného prostranství a také doplnění a úpravy dopravního značení.

Tabulka č. 2.4: Výdaje na zimní údržbu v letech 2003 – 2007 zachycuje výdaje na údržbu obce v zimním období. Zimní údržba je prováděna vlastními prostředky obce, tj. deseti zaměstnanci technické čety, jedním obecním traktorem, lopatami a hrábly. Na větší přívály sněhu si obec přizývá traktory s pluhem od firmy Stavby Škrobánek s. r. o., se kterou má sepsanou smlouvu. Dalšími důležitými výdaji jsou výdaje za použití inertního posypu (tj. kamenná drť). Dodávku kamenné drti provádí firma Autodoprava Kněžů, která si účtuje za materiál a dovoz 240 Kč za tunu. Na nákladní automobil vejde sedm tun, což za jedno auto činí 1 680 Kč. Obec objednává inertní posyp podle potřeb v zimním období.

Tab. 2.4 Výdaje na zimní údržbu v letech 2003 – 2007 (v tis. Kč)

| Rok | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
|---------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Zimní údržba | 194,00 | 719,21 | 679,25 | 779,33 | 232,10 |
| z toho kamenná drť | 13,44 | 35,28 | 30,24 | 45,36 | 15,12 |

Zdroj: Rozpočet obce Ludgeřovice 2003 – 2007. Vlastní zpracování.

Analýza hospodaření 2003

V úhrnu byly výdaje na místní komunikace plněny na 73,78 % a činily 2 660,39 tisíc Kč. Další významnou položkou byly výdaje spojené s opravami chodníků, které byly plněny na 72,18 % a tvořily 837,30 tisíc Kč. Došlo k vyasfaltování 8 868 m² místních komunikací a vydláždění 1 288 m² chodníků zámkovou dlažbou. Výdaje na ostatní záležitosti činily 536,60 tisíc Kč, což znamená plnění na 89,43 %. Zima v tomto roce nebyla příliš tuhá, proto výdaje na zimní údržbu byly pouze 194 tisíc Kč. Spotřebovalo se 56 tun kamenné drti za 13,44 tisíc Kč.

Analýza hospodaření 2004

V tomto roce byly výdaje na místní komunikace plněny na 79,52 %, na chodníky plněny na 97,16 % a ostatní záležitosti na 75,20 %.

Oproti roku 2003 se výdaje na místní komunikace zvýšily o 79,34 % na 4 771,19 tisíc Kč, na chodníky se zvýšily o 27,65 % na 1 068,79 tisíc Kč, na ostatní záležitosti se snížily o 1,93 % a výdaje na zimní údržbu se skoro čtyřnásobně zvýšily. Během roku došlo k mnoha

opravám a údržbám. Např. opravy vodorovného dopravního značení, vybudování nového parkoviště u OÚ Ludgeřovice, drobné opravy chodníků, obrubníků a povrchů vozovek autobusových zálivů, položení nového asfaltového chodníku, dláždění chodníků zámkovou dlažbou, opravy a zaasfaltování výtluků v místních komunikacích.

Nejvyšší výdaje na zimní údržbu byly poskytnuty v tomto roce, kdy nejen obec Ludgeřovice, ale celou ČR potrápila souvislá sněhová pokrývka a nezvykle silné mrazy. Sníh se v obci udržel skoro tři měsíce. Výdaje na zimní údržbu činily 719,21 tisíc Kč. Z toho výdaje na kamennou drť byly 35,28 tisíc Kč, což znamená že bylo spotřebováno 147 tun.

Analýza hospodaření 2005

V úhrnu byly výdaje na místní komunikace na téměř stejné úrovni jako v roce 2004, tj. plněny na 79,09 %, výdaje na chodníky byly plněny na pouhých 16,51 % a ostatní záležitosti na 93,98 %.

Srovnáme-li údaje v letech 2004 a 2005 zaznamenáme úbytek výdajů na úseku místních komunikací o 57,63 %. Došlo pouze k úpravám a doplnění dopravního značení v obci, opravám výtluků místních komunikací a doplnění obrubníků. Na úseku místních chodníků byly prováděny pouze nezbytně nutné opravy v celkové výši 165,10 tisíc Kč. Oproti roku 2004 se výdaje na ostatní záležitosti nepatrně zvýšily o 7,12 % a jejich hodnota činila 563,90 tisíc Kč. Výdaje na zimní údržbu se naopak snížily o 5,56 % a bylo spotřebováno 126 tun kamenné drti v hodnotě 30,24 tisíc Kč.

Analýza hospodaření 2006

Výdaje na místní komunikace byly překročeny o 64,81 tisíc Kč a jsou nejvyšší z celého analyzovaného období v celkové částce 5 064,81 tisíc Kč. Během roku byly opraveny výtluhy po zimě a povrchy obecních cest, a to 16 882,70 m². Dále bylo doplněno dopravní značení a umístěna svodidla oddělující ulici od místního potoka z důvodu snížení rizika pádů osobních automobilů do potoka. Výdaje na chodníky byly plněny na 99,28 % a oproti roku 2005 se více jak sedminásobně zvýšily a dosáhly částky 1 260,79 tisíc Kč. Rekonstrukce chodníků zámkovou dlažbou byla 1 939,68 m². Výdaje na ostatní záležitosti byly 601,07 tisíc Kč. Silná sněhová pokrývka ležela nepřetržitě od Nového roku až do konce března, pravidelně doplňována silným sněžením. Úklid sněhu odčerpal z obecní pokladny rekordní sumu v částce 779,33 tisíc Kč. Bylo spotřebováno 189 tun kamenné drti za 45,36 tisíc Kč.

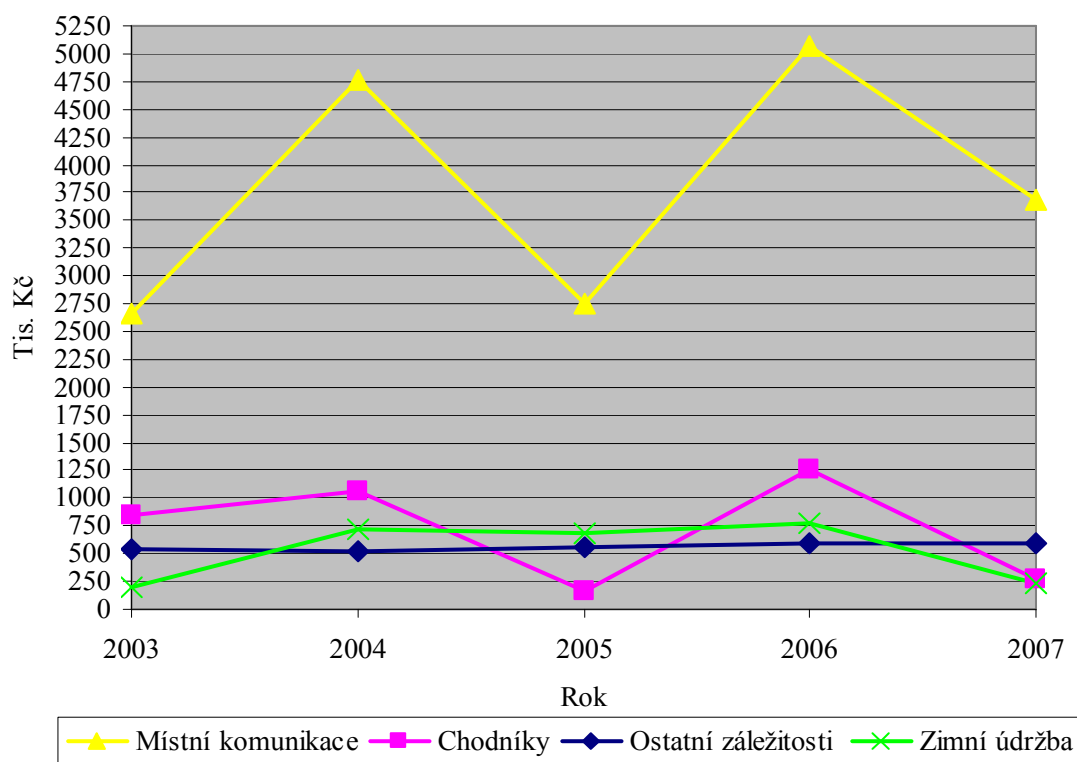
Analýza hospodaření 2007

V roce 2007 byly výdaje na místní komunikace plněny na 91,42 % a na chodníky jen na 54,80 %. Výdaje na ostatní záležitosti jsou na skoro stejné úrovni jako v roce 2006 a činí 75,03 %.

Z tabulky č. 2.3 vyplývá, že výdaje na místní komunikace se oproti předchozímu roku 2006 snížily o 27,35 %. Nejméně důležitým výdajem pro obec jsou výdaje na opravy a údržbu místních chodníků, které činily pouhých 275,66 tisíc Kč. Při srovnání výdajů na ostatní záležitosti v letech 2006 a 2007 je patrné, že jsou téměř procentuálně stejné. Zima v tomto roce nebyla tuhá a výdaje činily 232,10 tisíc Kč. Bylo spotřebováno 63 tun kamenné drti v hodnotě 15,12 tisíc Kč.

Graf č. 2.2: Výdaje na údržbu místních komunikací v letech 2003 – 2007 lépe zachycuje výdaje na místní komunikace, chodníky, ostatní záležitosti a zimní údržbu obce.

Graf 2.2 Výdaje na údržbu místních komunikací v letech 2003 - 2007



Zdroj: Rozpočet obce Ludgeřovice 2003 – 2007. Vlastní zpracování.

2.3 Analýza správy a údržby místních komunikací

Správu a údržbu na úseku místních komunikací III. třídy vykonává obec Ludgeřovice, správu a údržbu silnic II. třídy provádí Odbor dopravy a silničního hospodářství v Hlučíně a Správa silnic Moravskoslezského kraje v Opavě.

Peněžní prostředky na správu a údržbu místních komunikací v obci Ludgeřovice jsou získávány z rozpočtu obce.

2.3.1 Správa na úseku místních komunikací

Správu na úseku místních komunikací v obci Ludgeřovice vykonává Odbor dopravy a silničního hospodářství Městského úřadu v Hlučíně, Odbor stavební úřad a silniční správní úřad v Ludgeřovicích a Odbor výstavby, životního prostředí a údržby obce v Ludgeřovicích.

Odbor dopravy a silničního hospodářství

Tento odbor vykonává státní dozor na úseku místních komunikací v obcích spadajících do okresu Opava. Státní dozor v obci Ludgeřovice vykonává Ing. Luděk Blažek z odboru dopravy a silničního hospodářství Městského úřadu v Hlučíně.

Při výkonu kontroly se odbor řídí zákonem č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů, zákonem č. 361/2000 Sb., ve znění zákona č. 411/2005 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a zákonem č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu ve znění pozdějších předpisů (stavební zákon).

Odbor kontroluje běžné užívání pozemních komunikací, vydává povolení ke stavbám bytových a nebytových prostor, k rekonstrukcím staveb na komunikacích a povolení užití dopravního značení na pozemních komunikacích a obytných zónách. Je také povinen zajistit zneškodnění a odstranění uhynulého zvířete ze silnice II. třídy, jestliže tak neučiní na žádost občanů OÚ Ludgeřovice.

Odbor stavební úřad a silniční správní úřad

Odbor vykonává působnost stavebního úřadu, tj. územní rozhodování a stavebně správní činnost pro obce Ludgeřovice, Markvartovice a Šilheřovice, a také výkon státní správy ve věcech místních komunikací, veřejně přístupných účelových komunikací a výkon státního dozoru nad místními komunikacemi v obci Ludgeřovice.

Vedoucím tohoto odboru je Josef Stařinský, který nejčastěji řeší žádosti o vydání rozhodnutí. Žádosti se týkají především změn využití území, ochranného pásma,

stavebního povolení, kolaudačního souhlasu, územně plánovacích informací, odstranění a odhlášení stavby.

Silniční správní úřad rozhoduje o zařazení místních komunikací do jednotlivých tříd, dočasném zákazu stání automobilů v případě veřejného zájmu (možnost odstranění vozidla vlastníkem komunikace), omezení obecného užívání uzavírkami a objížděkami odsouhlasené příslušným dopravním inspektorátem Policie ČR, pořádání nejrůznějších shromáždění, kulturních a sportovních akcí, jestliže by mohla být ovlivněna bezpečnost či plynulost silničního provozu a další. V rámci výkonu státního dozoru sleduje zabezpečení sjízdnosti a schůdnosti místních komunikací.

Odbor výstavby, životního prostředí a údržby obce

Odbor se zabývá především ochranou přírody a krajiny, povolováním kácení stromů mimo les, posuzováním životního prostředí a odpadového hospodářství, kontrolou a stanovením poplatků malým zdrojům znečišťování, vydáváním osvědčení samostatně hospodařícím rolníkům, údržbou místních komunikací a chodníků, provozem a údržbou veřejného osvětlení a místního rozhlasu, provozem a údržbou zařízení ve správě obce, investicemi ve vlastní režii a energetickým hospodařením.

Vedoucím odboru je Jiří Olšák, který mi poskytl mnoho důležitých rad a podkladů ke zpracování bakalářské práce.

2.3.2 Údržba místních komunikací

Oproti současnému stavu zajišťování údržby daném velmi omezenými finančními prostředky je zejména žádoucí zlepšit v obci Ludgeřovice péči o stav svislého dopravního značení, zvýšit péči o odvodnění a o přilehlou silniční zeleň. Rozhodující význam pro zamezení zhoršování stavu místních komunikací má však zkvalitnění a rozšíření údržby včasným prováděním nezbytných údržbových činností k udržení jejich dobrého stavebního stavu a k předcházení vzniku škod.

K zajištění bezpečné jízdy po místních komunikací v obci je nezbytné zajistit provádění všech právních a technických předpisů stanovených úkonů v zimní a letní údržbě těchto komunikací. Údržba je svěřena do rukou zaměstnanců obce. V případě, že údržba vyžaduje speciální znalosti, uzavírá obec smlouvu o dílo s příslušnou odbornou osobou.

Údržbu v obci Ludgeřovice vykonává Správa silnic Moravskoslezského kraje, technická četa Ludgeřovice a firmy, se kterými má obec uzavřenou smlouvu o dílo.

Firma ELZA elektro s. r. o. provádí rekonstrukce, opravy a údržbu veřejného osvětlení na území obce Ludgeřovice. V období vánočních svátků vyvěšuje na sloupy veřejného osvětlení svítící vánoční ozdoby. Firma Tomáš Hájovský – Gras Servis provedla vykácení řady topolů před farskou zahradou a stromů podél místní komunikace III. třídy. Firma Dvořák lesy, sady, zahrady s. r.o. v posledních letech prováděla údržbu veřejné zeleně a frézování pařezů v obci.

Správa silnic Moravskoslezského kraje

Správa silnic Moravskoslezského kraje pro obec Ludgeřovice má středisko v městě Opava. V zimním období dochází na území obce pouze k údržbě silnic II. třídy (tj. ulice Hlučinská a Markvartovická) pomocí odhrnu sněhu a chemického posypu. Naopak v letních měsících správa silnic provádí kropení silnic vodou.

Technická četa Ludgeřovice

Technická četa spadá pod OÚ Ludgeřovice. Pracuje zde, k 10. březnu 2008, deset zaměstnanců. Jejich počet se mění dle potřeb obce, která umožňuje zaměstnat lidi, kteří mají problém nalézt práci a pocházejí ze sociálně slabších vrstev. O zaměstnávání těchto osob se stará tajemník, Bc. Ing. Jindřich Hudeček, který je jejich zaměstnavatelem a přijímá je z Úřadu práce v Hlučíně. Důvodem pro přijetí je především finanční dotace.

Náplní zaměstnanců technické čety je starat se o údržbu místních komunikací, chodníků a veřejné zeleně. Vykonávají nejrůznější úkoly, zadané OÚ, podle potřebnosti a ročního období. Jejich povinností je úklid po zimě, čištění a provádění menších oprav chodníků, kam patří zametání, kropení, odstraňování bláta, odpadků a jiných nečistot v celé šíři chodníku, opravy laviček a odpadkových košů, kosení trávy, ořezy keřů, úklidy veřejného prostranství, údržba obecního majetku atd.

V zimním období pečuje technická četa o odstraňování sněhu z místních chodníků pomocí sněhové frézy, která ulehčuje práci. Dále provádí posyp namrzlých obecních ulic a chodníků kamennou drtí.

Každodenní povinností zaměstnanců technické čety je zapisovat do pracovního deníku vykonanou práci a najeté kilometry obecního traktoru.

Zimní údržba obce Ludgeřovice

Účelem provádění zimní údržby místních komunikací je zmírňování závad v jejich sjízdnosti způsobených klimatickými podmínkami v tomto období. Základním dokumentem, který vymezuje rozsah zimní údržby v obci Ludgeřovice, pořadí důležitosti a způsob údržby je „Plán zimní údržby místních komunikací v obci Ludgeřovice“ na příslušný rok. Tento Plán každý rok schvaluje rada obce.

V zimním období jde především o odstranění sněhu, uježděné sněhové vrstvy, náledí, sněhové břečky, sněhových bariér, ochranu místních komunikací a chodníků před uježděným sněhem a náledím s použitím inertního posypu (tj. kamenná drť).

Každoročně OÚ vyhláší konkurz na údržbu místních komunikací v zimním období, tzn. v období od listopadu do 31. března. Nejvýhodnější nabídku již pátým rokem podala firma Stavby Škrobánek s. r. o., sídlící v obci Ludgeřovice, osadě Vrablovec. Tato firma má k dispozici traktory, které pomáhají obci odhrnovat sníh z místních komunikací. Na starost má dvě třetiny komunikací v obci, které jsou vypsány ve smlouvě.

Jestliže napadne sníh, vyjíždí k jeho odklizení jeden traktor obecní technické čety Ludgeřovice a dva traktory firmy Stavby Škrobánek s. r. o. Samozřejmě, že tyto traktory nemohou být na všech místech a ulicích současně, proto je podle důležitosti zpracován plán postupného odklizení sněhu z jednotlivých ulic. V obci je také několik soukromých cest, jejichž úklid si musí zajistit sám majitel. Silnice II. třídy, tj. ulice Hlučinská a Markvartovická, pak uklízí Správa silnic Moravskoslezského kraje se střediskem v městě Opava.

Shrnutí

Druhá kapitola se věnovala především hospodařením na úseku místních komunikací v posledních pěti letech a analýze správy a údržby místních komunikací v obci Ludgeřovice. Z výše uvedené analýzy týkající se výdajů na úseku místních komunikací vyplývá, že obec vynakládá nejvyšší výdaje na opravy a údržby místních komunikací. V roce 2006 byly výdaje nejvyšší a činily 5 064,81 tisíc Kč. Dalšími neméně důležitými položkami jsou výdaje na místní chodníky, ostatní záležitosti a výdaje na zajištění zimní údržby.

Každý rok obec Ludgeřovice při sestavování rozpočtu vyčleňuje na oblast místních komunikací více finančních prostředků než je potřeba. Jestliže prostředky na danou oblast nejsou zcela vyčerpány, obec je převádí v rámci rozpočtového provizoria, na oblast jinou.

3 Rozvoj místních komunikací v obci Ludgeřovice

Stále více se v dnešní době diskutuje o tom, že by se obce měly také zapojovat do nejrůznějších projektů, které by je vyzdvihly a zviditelnily. Tato kapitola se zabývá novými projekty týkajícími se místních komunikací v obci Ludgeřovice. Nejdříve se budeme zabývat navrhovanými cyklostezkami a jejich financováním, dále bude popsáno vybudování rychlostní silnice I. třídy, která bude procházet Ludgeřovickým lesem a kaskádou rybníků a poslední část bude věnována kolejovému spojení Hlučina s Ostravou procházející katastrem obce Ludgeřovice.

3.1 Cyklostezky v obci Ludgeřovice

Klíčovým důvodem realizace cyklostezky je oddělení cyklistické a automobilové dopravy. Cyklostezky mají rozhodně velký význam a sportovních možností pro lidi určitě není nikdy dost. Nebudou-li cyklostezky, nebudou ani cyklisté. Většina lidí dá raději přednost jízdě po trase určené pro cyklisty než pro auta. Už jenom z důvodu bezpečnosti. Pro cyklisty by byla cyklostezka podle zástupců obce velmi atraktivní a využitelná.

Proto se obec Ludgeřovice rozhodla v červnu 2005 objednat u firmy DHV ČR spol. s r. o. Ostrava studii cyklistických tras přes své katastrální území.

Důvodem pro pořízení studie je nutnost propojení a koordinace cyklistických tras navazujících z okolních obcí a měst na území obce Ludgeřovice a vytvoření předpokladů pro rozvoj cyklistiky a turistiky na území obce. Studie zároveň slouží pro upřesnění vedení cyklistických tras v rámci změn územního plánu a její vypracování studie může přispět k zařazení obce do programu rozvoje regionu, potažmo jako podklad pro žádost o dotace ze státního rozpočtu a tím umožnit rozvoj obce.

Studie rozpracovává územní plán obce Ludgeřovice a podrobněji řeší cyklistickou dopravu, v rámci platného územního plánu. Navazuje přímo na zpracovaný územně plánovací podklad Územní generel cykloturistiky severní Moravy a Slezska.⁵

⁵ Zdroj: Krejčí, M., Guřan, J. *Studie cyklistických tras*. Ostrava, 2005.

3.1.1 Navrhované trasy

Firma DHV ČR spol. s r. o. navrhla obci Ludgeřovice pět cyklistických tras označených písmeny O, P, L a čtyřmístnými kódy 6094 a 6185. V příloze č. 1 jsou všechny tyto trasy vyznačeny a barevně od sebe odlišeny. A v příloze č. 2 jsou trasy zakresleny podrobněji pouze v katastrálním území obce Ludgeřovice. Z mapy lze vyčíst, že trasa označená písmenem O je nejlépe navrženou trasou, neboť prochází celou obcí a cyklisté projíždějící Ludgeřovicemi mohou shlédnout veškeré krásy této obce a zastavit se v některé z přilehlých hospůdek.

Trasa O (Ostrava-Petřkovice – Ludgeřovice – Markvartovice)

Jedná se o páteřní trasu vedenou osou zastavěného území Ludgeřovic. Přes náměstí městského obvodu Ostrava-Petřkovic se trasa formou cyklistické stezky dostává do nejzatíženějšího profilu ulice Hlučínské mezi náměstím v Ostravě-Petřkovicích a křižovatkou u autobazaru v Ludgeřovicích. Od křižovatky ulice Vrablovecké je trasa svedena do ulice Na Návsi, kterou je vedena v celém průchodu Ludgeřovicemi po vozovce této obslužné komunikace. Na hranici Ludgeřovic je v souladu s územním plánem obce Markvartovice navrženo pokračování trasy podél potoka přes hranici obcí namísto v územním plánu dokumentace Ludgeřovic zamýšlené vedení na ulici Markvartovickou.

Trasa P (Ludgeřovice – Markvartovice)

Trasa navazuje na křižovatce cyklotras 6185 a P na východním okraji Bobrovník na stávající realizovaný úsek z Lhotky. Trasa po krátkém souběhu po lesní účelové komunikaci pokračuje směrem na severovýchod k rybníční soustavě v Ludgeřovicích. Po ulici U Rybníků stoupá směrem k ulici Vrablovecké. Krátký úsek mezi ulicemi U Rybníků a Lipovou je doporučeno vyřešit jako společnou stezku pro chodce a cyklisty. Po ulici Lipové trasa klesá k ulici Hlučínské, kterou bude nutno přejít formou cyklistického přejezdu v blízkosti křižovatky nejlépe u stávajícího přechodu. Dále trasa vede po chodníku k hřišti (TJ Ludgeřovice) a po krátkém společném úseku s trasou O v ulici Na Návsi pokračuje dále stoupáním po ulici Výjezdní na náhorní planinu na východ od Ludgeřovic. Zde bude trasa vedena po polních cestách, které poskytují nádherné výhledy na okolí, směrem na sever podél vodojemu a vchází do katastru obce Markvartovice. Z polních cest lze obdivovat na jihovýchodě panorama Beskyd a na západě při jasném obzoru i vrcholky Jeseníků.

Trasa L (Bobrovníky – Vrablovec – Ludgeřovice)

Trasa L začíná v obci Bobrovníky a dále vede po místní komunikaci spojující Malánky s osadou Vrablovec. V prostoru na začátku zástavby je navrženo trasu stočit na komunikaci vedoucí podél ranče a vyústující na ulici Vrabloveckou v obci Ludgeřovice. Po vozovce této komunikace trasa míří k okraji zástavby Vrablovce, kde zabočuje na lesní cestu vedoucí k myslivecké chatě Ostříž. Odtud trasa pokračuje po polní cestě směrem ke kostelu v Ludgeřovicích. Při křížení silnice III. třídy je možno doplnit cyklistický přejezd, který by však bylo nutno vybavit dalšími dopravně-inženýrskými bezpečnostními opatřeními nebo podobně jako dále na spojce do centra Ludgeřovic pokračovat systémem vedení kola přes tento nehodový úsek. Po překročení silnice je trasa vedena po souběžné místní komunikaci se silnicí I/56. Na konci zástavby vchází trasa na makadamovou komunikaci, prochází podjezdem pod silnicí I/56 a míří k ulici Markvartovické.

Trasa 6094 (Darkovičky – Markvartovice – Černý les)

Trasa začíná v centru obce Darkovičky. Po vozovce této ulice trasa míří k centru obce Markvartovice. Následuje krátký souběh s trasou P, kde trasa odbočí do Černého lesa. Zde trasa vede v prodloužení ulice Šilheřovické jižním směrem a před hranicí městské obvodu Ostrava-Petřkovice se trasa stáčí na západ po lesní cestě a před koncem lesa se stočí zpět k jihu na hranici městského obvodu Ostrava-Petřkovic a obce Ludgeřovice. Po ulici K Vršku míří trasa k ulici Hlučínské, kde podél potoka vede k rybníkům v Ludgeřovicích.

Trasa 6185 (Ludgeřovice – Hlučín)

Trasa je navržena v prodloužení stávajícího již vybudovaného úseku mezi Hlučínem a Bobrovníky jako okruh. Na lesním masivu nad Nordpólem je navrženo trasu stočit směrem k hájovně Nový Dvůr a po lesní cestě dále k rybníkům. Podél severní strany rybníků je navrženo vybudovat stezku pro chodce a cyklisty až k ulici U Rybníků a dále v souběh s trasou P pokračovat po účelové komunikaci směrem na Vrablovec. Na kraji zástavby navazuje trasa na místní komunikaci, po níž je trasa dovedena na ulici Vrabloveckou. Po této místní komunikaci pokračuje trasa směrem na Hlučín.

Spojka

Spojkou je nazvána krátká trasa. Trasa spojuje centrum Ludgeřovic s Černým lesem. U světelně křižovatky, kde navazuje na trasu L, je nutno v souladu se stanoviskem krajského úřadu přejít silnici I/56 formou vedení kola po stávajících přechodech. Dále je navrženo

rozšířit chodník podél Hlučínské ulice na stezku pro chodce a cyklisty s krátkou odbočkou ke kostelu a hřbitovu přejít dále směrem k ulici Na Návsi. Od ulice Na Návsi trasa stoupá na ulici Výjezdní a po polních cestách vede na kraj Černého lesa.

3.1.2 Náklady na výstavbu cyklostezek

Celková navrhovaná cena projektu činí přibližně 2,488 milionů Kč, vychází z cen stavebních materiálů a prací. Stavební náklady jsou odhadovány na 16,075 milionů Kč, z toho rezerva je 3,215 milionů Kč. Konečná cena může být ale jiná než cena rozpočtová. Přesná částka bude stanovena až na základě projektu stavby a zohlednění přesných požadavků obce Ludgeřovice.

Náklady na jeden kilometr trasy po vozovkách se odhadují maximálně na 50 tisíc Kč. Minimální náklady na značku umístěnou na jiný sloup lze očekávat kolem jednoho tisíce Kč, včetně sloupku mimo hlavní komunikace jeden a půl až dva tisíce Kč a na hlavních tazích minimálně tři tisíce Kč.

U odpočívadel je třeba podle rozsahu a vybavenosti odpočívadla předpokládat finanční náročnost asi 35 – 100 tisíc Kč na přiměřené vybavení. Vybavení musí být funkční, estetické a odolné vůči vandalismu. Odpočívadla by měla být zřizována mimo odlehlá místa. U terénních map je nutno počítat s částkou od pěti tisíc Kč.

Z pohledu obce se jedná o poměrně velký investiční záměr. Úhrnná částka tvoří zhruba třetinu ročního rozpočtu obce. Jestliže bude obec tento investiční záměr realizovat, nevystačí z vlastních prostředků a bude zapotřebí použít i jiné zdroje financování. Čerpání jen z jednoho zdroje je pro obec nereálné. Obec vlastními zdroji tak velkou investici nepokryje a využití úvěru na celou částku by vedlo k velkému zadlužení a mohlo by ohrozit budoucí hospodaření obce.

Pro obec bude důležité, aby získala dotace, které by pokryly část nákladů. Dotaci je možné získat od Moravskoslezského kraje a také ze Státního fondu dopravní infrastruktury.

Obec počítá také se státní podporou, ovšem ani zbytek plánované investice není obec schopna pokrýt vlastními zdroji. Pro dorovnání hodnoty obec použije vlastní zdroje v maximální výši a na zbytek musí získat návratnou finanční výpomoc nebo nízko úročenou půjčku. S žádostí o úvěr se může obrátit na Komerční banku, u níž má veden běžný účet, a u které by mělo být získání úvěru bez problémů.

3.2 Silnice I/56 v úseku Dolní Benešov – Ostrava, procházející katastrem obce Ludgeřovice

Poprvé o studii silnice I/56 v úseku Dolní Benešov – Ostrava bylo pojednáváno v roce 1993. Podnět k této studii dal Moravskoslezský kraj, který pověřil firmu SHB, a. s. Ostrava o zpracování technické studie. Firma za pomoci leteckého snímkování (tzv. digitalizace) začala pracovat na studii. Kraj vidí v tomto propojení pro Dolní Benešov, Kozmice a Hlučín nejednu výhodu. Výhodou je pro Moravskoslezský kraj to, že rychlostní komunikace by měla být zpoplatněna v podobě mýtného, jak pro osobní, tak nákladní automobily. Dalším „plusem“ může být také to, že zhruba 18 tisíc vozidel bude používat novou stávající silnici a zároveň se sníží provoz na místních komunikacích v obci Ludgeřovice. Nejen těžká vozidla se přesunou na rychlostní komunikaci a intenzita dopravy se v obci výrazně sníží.

Silnice I/56 má být silnicí I. třídy o délce 16 kilometrů. Začátek trasy bude na rozhraní katastrálního území Zábřeh a Dolní Benešov, konec úpravy je v místě mimoúrovňové křižovatky na D47 s prodlouženou ulicí Místeckou. Studie navrhuje trasu v parametrech rychlostní komunikace. Jde o čtyř proužkovou silnici s maximální rychlostí 120 km/hod. Rychlostní komunikace má procházet těmito katastry:

- Zábřeh u Hlučína – Dolní Benešov,
- severovýchodní okraj Kozmic,
- východní okraj Hlučína,
- Ludgeřovický les a kaskáda rybníků,
- zastavěná oblast Ostravy–Petřkovic,
- nájezd na dálnici D47 v Ostravě–Přívoze.

V katastrálním území obce Ludgeřovice bude trasa vedena západně od obce, kříží silnici III/46611 (směr Hlučín), místní komunikaci do osady Vrablovec, rekreační zónu s rybníky na okraji Ludgeřovického lesa a lokální biocentra v Ludgeřovickém lese. Přes rybníky a Ludgeřovický les je navržena estakáda.

Úsek Ludgeřovického lesa a kaskády rybníků bude nejsložitějším a zároveň nejkratším úsekem rychlostní komunikace. Projednává se otázka velkého zásahu do životního prostředí. V této oblasti dojde k vystavění estakády o délce cca 950 metrů s pilíři dlouhými až 18 metrů a o výšce 20 metrů. Estakáda bude vzdálená od posledních rodinných domů 150 – 200 metrů. Průchod nad rybníky se stále projednává. Tento průchod lze realizovat třemi způsoby.

Jde tedy o to, že rybník bude zcela nebo částečně zasypán anebo rybník bude po realizaci estakády obnoven s tím, že pilíře zůstanou uprostřed vodní plochy.

V příloze č. 3 je znázorněna rychlostní komunikace, která bude procházet katastrem obce Ludgeřovice.

Studie má povinnost uvést hlukové a emisní výsledky. Pokud se prokáže, že hluk, prašnost, izolace a emise nesplňují hygienické limity a podmínky stanovené zákonem, Ministerstvo životního prostředí ČR nemůže vydat souhlas s výstavbou rychlostní komunikace v katastru obce Ludgeřovice. Možnou variantou je postavení protihlukové stěny.

V rámci propojení komunikace z Dolního Benešova do Ostravy–Přívozu dojde k vybudování čtyř mimoúrovňových křižovatek splňujících stanovené vzdálenostní hodnoty. V katastrálním území obce Ludgeřovice bude mít křižovatka trubkovitý tvar, na kterou bude napojeno město Hlučín a obec Markvartovice. Stávající silnice do Hlučina zůstane silnicí II. třídy, pouze dojde k přeložení a převedení na rovnou silnici.

Znovu se touto studií začalo zabývat v roce 2003. Postupem času většina obcí a měst dala k výstavbě rychlostní komunikace souhlas. Zastupitelstvo obce Ludgeřovice dne 24. září 2003 jednohlasně odsouhlasilo, že nepovolí výstavbu této komunikace v katastru obce. Své stanovisko zaslalo také Moravskoslezskému kraji.

Na tento popud byla svolána dne 7. listopadu 2007 veřejná schůze v Obecním domě Ludgeřovice. Zástupci firmy Ředitelství silnic a dálnic ČR se sídlem v Brně spolu se zástupci firmy SHB a. s., která je zpracovatelem studie, seznámili přítomné občany s návrhem trasy rychlostní komunikace z Dolního Benešova až na křižovatku s budovanou dálnicí D47 v Ostravě–Přívoze. Přítomen byl i zástupce Odboru dopravy a silničního hospodářství Krajského úřadu Moravskoslezského kraje, z jehož vystoupení vyplynulo, že se zahájením výstavby této rychlostní komunikace se počítá až po roce 2015. Do té doby bude pokračovat projekční příprava a bude-li to aktuální, budou postupně probíhat jednotlivé kroky stavebního řízení.

O tuto veřejnou schůzi byl mezi občany neobvykle velký zájem. Po úvodních vystoupeních zástupců Ředitelství silnic a dálnic ČR a Moravskoslezského kraje začala dlouhá a bouřlivá diskuse k navržené trase rychlostní komunikace, zejména k tomu, že prochází přes kaskádu rybníků pod Ludgeřovickým lesem a v blízkosti rodinných domů. Většina diskutujících občanů s takovým průběhem trasy kategoricky nesouhlasila, někteří

však vyjádřili názor zcela opačný. Část diskutujících zpochybňovala potřebnost další silnice přes Ludgeřovice do Ostravy. Je zřejmé, že v příštích letech bude kolem tohoto problému v obci velmi živo.

Financování

Podobně jako v předcházejícím projektu bude i pro tento projekt stěžejní získání dotace. Obec sama, jak již bylo uvedeno výše, vlastní prostředky ke stavbě rychlostní komunikace nemá, bude tedy záviset na výši dotace, úvěru nebo návratné finanční výpomoci, o které bude muset obec zažádat.

Stavbu bude finančně zajišťovat Ředitelství silnic a dálnic ČR, které je vlastníkem dálnic a silnic I. třídy. Správa Ostrava bude zajišťovat projektovou dokumentaci pro územní rozhodnutí a stavební povolení. Studii zajišťuje Ředitelství silnic a dálnic ČR, odbor výstavby Brno. Na financování se bude podílet také Moravskoslezský kraj.

Nejpodstatnější však je, zda Krajský úřad Moravskoslezského kraje požadavkům občanů a zastupitelů obce Ludgeřovice vyhoví. Lze jen doufat, že řešení, které nakonec bude realizováno bude to nejméně špatné ze všech možných.

3.3 Kolejové spojení Hlučína s Ostravou

Historie dopravního spojení Hlučínska s Ostravou patří mezi nejzajímavější v českých zemích. Do značné míry se na této okolnosti zasloužil fakt, že Hlučínsko bylo až do roku 1920 součástí Německa. Proto to také byly Královské pruské dráhy, kdo v roce 1895 otevřel železniční trať Opava – Kravaře ve Slezsku – Chuchelná – Ratiboř.

Královské pruské dráhy ještě v roce 1913 zahájily provoz na odbočné trati z Kravař ve Slezsku do Hlučína a v tomtéž roce započaly s výstavbou pokračování tratě z Hlučína přes Ludgeřovice do Petřkovic a Annabergu (nyní Chalupki). Po přerušení stavby během první světové války byla trať v roce 1925 dostavěna, avšak pouze do Petřkovic. Řešení přineslo až období po druhé světové válce. V roce 1950 byla postavena tramvajová trať z Ostravy– Přívozu do Petřkovic a železniční trať Hlučín – Petřkovice byla elektrizována. Vlaky zde vystřídaly tramvaje. Problém financování tramvajové dopravy ve dvou okresech zároveň a potřeba vybudovat novou silniční komunikaci v trase dráhy byly ovšem nakonec příčinou zastavení provozu v roce 1982. Doprava měla být nahrazena trolejbusy, což se nikdy nestalo a dodnes zde jezdí pouze autobusy, až 135 spojů denně.

Sílicí tlaky na trvale udržitelný rozvoj dopravy po roce 1989 daly podnět k obnovení kolejového spojení Hlučín – Ostrava. Nové zkušenosti z německých měst Karlsruhe, Saarbrücken, Zwickau a Chemnitz navíc podpořily myšlenku kombinace železničního a tramvajového provozu.

V roce 2004 byly proto zahájeny předprojektové práce, kdy pražská firma DIPRO, s. r. o., vypracovala na objednávku Českých drah, a. s., technicko-ekonomickou a územně-technickou studii. Výsledkem je řešení, které navrhuje z Ostravy-Přívozu do Hlučína novou tramvajovou trať, která bude procházet přímo obcí Ludgeřovice. Předmětem řešení Územně technické studie kolejové trasy Hlučín – Ostrava je detailněji prověřit a rozpracovat vedení trasy vybrané varianty kolejového spojení Hlučína s Ostravou na bázi tzv. vlakotramvaje (tzn. tram-train).

Cílem výstavby navrhované kolejové trasy je přenést stávající intenzivní přepravní zátěže mezi Hlučínem a Ostravou z autobusové dopravy na dopravu kolejovou. Navrhovaná kolejová trasa současně dopravně přímo obslouží i obec Ludgeřovice a městskou část Ostrava-Petřkovice. Prostřednictvím návazné autobusové dopravy pak bude navrhovaná kolejová trasa obsluhovat obce Markvartovice, Šilheřovice, Hať, Darkovice, Vřesinu, Píšť a městské části Ostrava-Hošťálkovice a Ostrava-Lhotka.

Studie se zabývá podrobným návrhem situačního umístění a výškového vedení kolejové trasy Hlučín - Ostrava, včetně návrhu umístění a dispozičního řešení jednotlivých zastávek, návrhu zásad stavebně technického provedení tratě, zastávek a umělých staveb na trati (mosty, opěrné zárubní zdi), napájení tratě, zabezpečení kolejového provozu a zabezpečení křížení s ostatními komunikacemi.

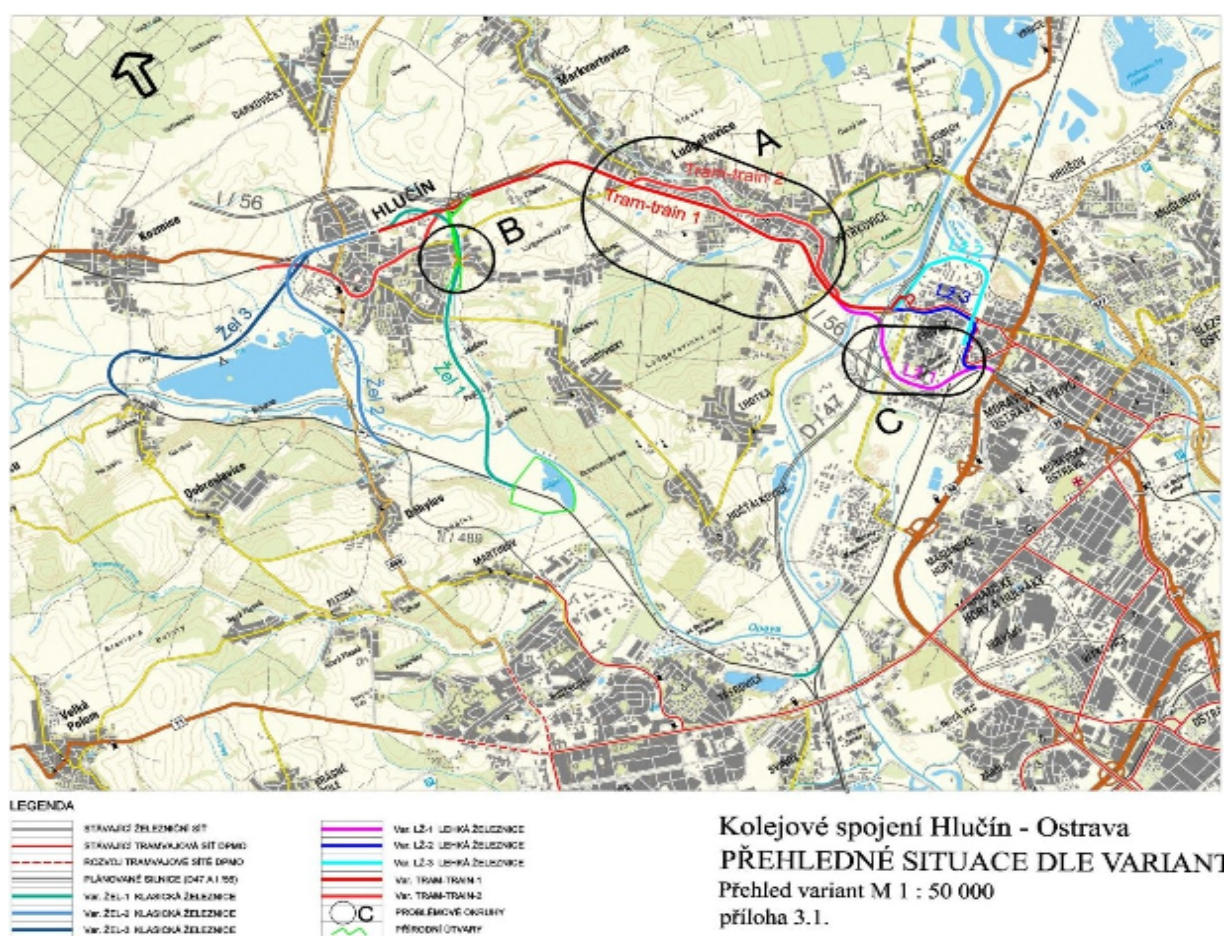
V souladu se zadáním byla trasa kolejového spojení Hlučín – Ostrava prověřována pro dvě základní varianty kolejového prostředku. Jako základní varianta byla prověřována varianta tzv. vlakotramvaje (tram-train). Jedná se o velmi lehkou elektrickou železnici. Jako doplňková varianta byla v úsecích, kde to bylo účelné, prověřována varianta typu klasické městské dráhy (tramvaje).

Železniční trať z Hlučína do Opavy bude elektrizována stejnosměrnou proudovou soustavou a v Hlučíně bude vybudováno přímé kolejové propojení, jež umožní provoz dvousystémových vlakotramvajů mezi Opavou, Hlučínem a Ostravou. Rychlost vlakotramvajů na trati bude nejvýše 80 km/h, v zastavěném území pak do 50 km/h. Po vynaložení

investičních nákladů cca 2 miliardy korun urazí vlakotramvaje vzdálenost mezi Hlučínem a ostravským Náměstím Republiky za 32 minut při intervalu 10 - 20 minut.

V územním plánu obce Ludgeřovice je velký problém v tom, že se studie kolejového spojení přemísťuje ze své původní trasy (dnes silnice I/56) dovnitř obce. V dalším průběhu trať prochází obcí Ludgeřovice po Hlučínské ulici ve středu komunikace ve společném dopravním prostoru s nekolejovou dopravou. Aby toto uspořádání neomezovalo obsluhu a zásobování zástavby, jsou po obou stranách komunikace navrženy parkovací a zásobovací zálivy, vystřídáné úseky zeleného pásu s vysokou zelení.

Obr. 3.1 Vizualizace průjezdu vlakotramvají



Zdroj: ALEJ architektonický ateliér Praha, Ing. arch. Lejčar Ivan.

Na obrázku č. 3.1 můžeme vidět vizualizaci průjezdu vlakotramvají. Písmena A, B, C značí problémová místa. A – problém s biokoridorem v Hlučíně, B – problém se silnicí I/56 (stávající i nově navrhovaná čtyřproudová silnice přes rybníky), C – problém s napojením

přes kolejiště hlavního nádraží v Ostravě. LŽ 1 – 3 jsou varianty tzv. lehké železnice. Varianta tram-train 1 a 2 jsou varianty „Vlakotramvaje“. Varianta tram-train 1 mezi Ludgeřovicemi a Ostravou-Petřkovice s doporučením ponechat silnici I/56 v dnešním stavu a neničit vodní plochy novou čtyřproudovou komunikací. V Hlučíně pak samostatná varianta tram-train 2 s napojením na nádraží a dále do Opavy. Byly zkoumány i další varianty klasické železnice, které byly nakonec zamítnuty.

Zda se podaří snížit negativní dopady ze silniční dopravy a přenést stávající velkou přepravní zátěž až devět tisíc osob za 24 hodin na koleje, je otázkou budoucnosti – jak daleké, to záleží na ochotě společnosti investovat do trvale udržitelného rozvoje.

Financování dopravních staveb se obvykle děje ze Státního fondu dopravní infrastruktury a také z fondu Evropské unie. Pro období 2007 – 2013 existuje „Operační program doprava“ a Regionální operační programy. Ze všech těchto prostředků by projekt mohl být financován, pokud by se o to prosadil některý z politiků. Moravskoslezský kraj se na tuto iniciativu netváří příliš nadšeně. Zatím jde pouze a jen o tzn. „šuplíkovou záležitost“.

Shrnutí

Třetí kapitola se týká budoucích projektů na úseku místních komunikací v obci Ludgeřovice. Nejprve je popsána výstavby cyklostezek, které budou procházet jak páteří osou, tak okrajem obce Ludgeřovice. S výstavbou souhlasí většina obyvatel a předběžné náklady činí 18,563 tisíc Kč. Dalším projektem je výstavby rychlostní komunikace I/56 v úseku Dolní Benešov – Ostrava, která bude procházet Ludgeřovickým lesem a kaskádou rybníků. Největší problémy dělá Moravskoslezskému kraji obec Ludgeřovice, která s výstavbou nesouhlasí. Posledním zmíněným projektem je obnovení kolejového spojení měst Hlučína s Ostravou. Toto spojení je navrženo tak, že vlakotramvaje budou procházet celým katastrem obce Ludgeřovice.

Závěr

Bakalářská práce se zabývala analýzou a hodnocením hospodaření s finančními prostředky v oblasti místních komunikací a připravovanými projekty na úseku komunikací v obci Ludgeřovice.

Úvodní kapitola bakalářské práce uvádí základní pojmy, které jsou nezbytnou součástí pro pochopení navazujících kapitol práce. Byly zde charakterizovány jak všeobecné pojmy jako je veřejný sektor, národní hospodářství, technická infrastruktura, tak také konkrétnější pojmy. Šlo především o rozdělení pozemních komunikací do příslušných kategorií a jejich následný popis, charakterizování orgánů vykonávajících správu a údržbu na úseku pozemních komunikací a jejich základní úkoly, vymezení legislativy a hospodaření obcí.

Druhá kapitola se věnovala obci Ludgeřovice, její historii, orgánům, popisu jednotlivých příjmových a výdajových položek rozpočtu a analýze správy a údržby na úseku místních komunikací. Stěžejní částí této kapitoly je hospodaření obce na úseku místních komunikací v posledních pěti letech. Obec Ludgeřovice má 17,59 km místních komunikací III. třídy a 67 ulic, jimiž je vlastníkem a zároveň i správcem. Byly podrobně popsány výdaje na opravy a údržby místních komunikací, chodníků, ostatních záležitostí včetně výdajů na zimní údržbu. Z analýzy vyplývá, že je vynakládáno největší množství finančních prostředků na opravy a údržby místních komunikací. Nejvyšší výdaje byly v roce 2006, kdy činily 5 064,81 tisíc Kč a nejmenší výdaje byly v roce 2003 v částce 2 660,39 tisíc Kč. Během analyzovaných pěti let došlo na úseku místních komunikací k vybudování nového parkoviště u OÚ Ludgeřovice, opravám a zaasfaltování výtluků v místních komunikací a také umístění svodidel oddělujících ulici od místního potoka z důvodu snížení rizika pádů osobních automobilů do potoka. Dalšími neméně důležitými výdaji jsou výdaje na chodníky a ostatní záležitosti. Výdaje na chodníky byly nejvyšší v roce 2006 ve výši 1 260,79 tisíc Kč. Finanční prostředky byly poskytnuty především na vydláždění chodníků zámkovou dlažbou, drobné opravy chodníků a pokládky nových asfaltových chodníků. Výdaje na ostatní záležitosti byly také nejvyšší v roce 2006 a činily 601,07 tisíc Kč. Do těchto výdajů patří výdaje spojené s dopravní obslužností, údržbou veřejné zeleně, veřejného prostranství a doplnění a úpravy dopravního značení v obci. V zimní údržbě místních komunikací a chodníků byly finanční prostředky čerpány nejvíce v roce 2006, kdy činily 779,33 tisíc Kč. Bylo spotřebováno 63 tun kamenné drti v hodnotě 45,36 tisíc Kč.

Třetí kapitola se zaměřila na budoucími projekty v oblasti místních komunikací v obci Ludgeřovice. První část této kapitoly se zabývá přípravou výstavby pěti cyklostezek v obci. Výstavbu by ocenila většina obyvatel Ludgeřovic, neboť v obci nejsou žádné cyklostezky a je nebezpečné jezdit na kolech s malými dětmi po hlavních silnicích. Předběžné náklady na tuto výstavbu, včetně stavebních nákladů, činí 18,563 tisíc Kč. Výstavba by mohla být financována ze státního rozpočtu, dotací od Moravskoslezského kraje a ze Státního fondu dopravní infrastruktury. Druhý zajímavým projektem je výstavba rychlostní komunikace I/56 procházející Ludgeřovickým lesem a kaskádou rybníků. Navrhovatelem tohoto projektu je Moravskoslezský kraj, který tímto projektem chce pomoci především městům a obcím Hlučínska. I když obec Ludgeřovice je jednoznačně proti výstavbě rychlostní komunikace, konečné rozhodnutí nezáleží na ní. Třetím a zároveň posledním projektem je obnovení kolejového spojení města Hlučína s Ostravou, které má procházet celým katastrem obce Ludgeřovice. České dráhy, a. s. si objednaly vypracování předprojektových prací. Výsledkem řešení je výstavba nové tramvajové trati. Tento projekt je otázkou budoucnosti. A podle mého názoru nebude uskutečněn.

Po prostudování a analýze získaných údajů z Obecního úřadu Ludgeřovice, uvedených v druhé kapitole, potvrzují stanovenou hypotézu, že finanční prostředky vyhrazené na údržbu a opravy místních komunikací v obci Ludgeřovice jsou dostatečné.

Seznam použité literatury

REKTOŘÍK, J. a kol. *Ekonomika a řízení odvětví veřejného sektoru*. 2. vyd. Praha: Ekopres, s. r. o., 2007. 310 s. ISBN 978-80-86929-29-3.

PEKOVÁ, J., PILNÝ, J., JETMAR, M. *Veřejná správa a finance veřejného sektoru*. 2. vyd. Praha: ASPI, a. s., 2005. 556 s. ISBN 80-7357-052-1.

PEKOVÁ, J. *Hospodaření a finance územní samosprávy*. 1. vyd. Praha: Management Press, 2004. 375 s. ISBN 80-7261-086-4.

PLAČEK, V., PLAČKOVÁ, M. *Ludgeřovice v sedmi staletích*. 1. vyd. Lhotka: František MAJ, 2003. 373 s. ISBN 80-86458-12-1.

PLAČEK, V. *Prajzáci aneb k osudům Hlučínska*. 1. vyd. Lhotka: František MAJ, 2000. 164 s. ISBN 80-902526-5-6.

Zákony:

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 361/2000 Sb., ve znění zákona č. 411/2005 Sb. o provozu na pozemních komunikacích.

Internetové odkazy:

Vjačka, Adolf. *Z kroniky obce* [online]. Ludgeřovice: 2003-2006, [cit. 2008-03-17]. Dostupné z World Wide Web: <http://www.ludgerovice.cz/kronika/index.asp>.

Kramný, Pavel. *Rozhovor s panem starostou Kolarzem* [online]. Ludgeřovice: 2006, [cit. 2008-03-28]. Dostupné z World Wide Web: <http://www.ludgerovice.net/rozhovor-s-panem-starostou-kolarzem/a-39/>.

<http://wwwinfo.mfcr.cz/cgi-bin/aris/iariusuc/charakteristika.pl?ico=300390>

Časopisy:

BINKO, M. *Z Hlučína do Ostravy opět po kolejích*. ČD pro Vás, 2005, roč. 12, č. 1, s. 14-15.

Seznam zkratk a symbolů

| | |
|---------|---|
| ČR | Česká republika |
| ČSSD | Česká strana sociálně demokratická |
| KDU-ČSL | Křesťanská a demokratická unie – Čs. strana lidová |
| NH | Národní hospodářství |
| ODS | Občanská demokratická strana |
| OÚ | Obecní úřad |
| SNK ED | Sdružení nezávislých kandidátů – Evropští demokraté |
| TJ | Tělovýchovná jednota |

Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce

Prohlašuji, že

- byla jsem seznámena s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo,
- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO) má právo nevýdělečně ke své vnitřní potřebě bakalářskou práci užít (§ 35 odst. 3),
- souhlasím s tím, že jeden výtisk bakalářské práce bude uložen v Ústřední knihovně VŠB-TUO k prezenčnímu nahlédnutí a jeden výtisk bude uložen u vedoucího bakalářské práce. Souhlasím s tím, že údaje o bakalářské práci, obsažené v Záznamu o závěrečné práci, umístěném v příloze mé bakalářské práce, budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO,
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona,
- bylo sjednáno, že užít své dílo – bakalářskou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

V Ostravě dne

.....
Petra Tačová

Adresa trvalého pobytu studenta:

.....

Seznam příloh

| | |
|-----------|---|
| Příloha 1 | Navrhované trasy |
| Příloha 2 | Trasy v katastrálním území obce Ludgeřovice |
| Příloha 3 | Rychlostní komunikace procházející katastrem obce Ludgeřovice |